Organizadores
Ana Paula Gaspar de Sousa
Carlos Augusto Pereira dos Santos
Patrícia de Fátima Melo Rodrigues Sena
Ronaldo Moreira Andrade

Escritos sobre A Estação Ipueiras

SERTÃO CULT

Escritos sobre

A Estação Ipueiras

ESCOLA DE EDUCAÇÃO INFANTIL E ENSINO FUNDAMENTAL JUAREZ CATUNDA

ASSOCIAÇÃO DE PAIS E MESTRE DA ESCOLA DE EDUCAÇÃO INFANTIL E ENSINO FUNDAMENTAL JUAREZ CATUNDA

CNPJ 03.207.520/0001-68

INSTITUIÇÃO MANTENEDORA

Prefeitura Municipal de Ipueiras

PREFEITO MUNICIPAL

Raimundo Melo Sampaio

SECRETÁRIA DA EDUCAÇÃO

Michelle da Silva Sousa Veras

COORDENADORA DO PROGRAMA MAIS CULTURA NAS ESCOLAS DO MUNICÍPIO DE IPUEIRAS

Patrícia de Fátima Melo Rodrigues Sena

DIRETORA DA ESCOLA

Ana Paula Gaspar de Sousa

ORGANIZADORES
Ana Paula Gaspar de Sousa
Carlos Augusto Pereira dos Santos
Patrícia de Fátima Melo Rodrigues Sena
Ronaldo Moreira Andrade

Escritos sobre A Estação Ipueiras

Sobral-CE
2020

ESCRITOS SOBRE A ESTAÇÃO IPUEIRAS

© 2020 copyright by Ana Paula Gaspar de Sousa; Carlos Augusto Pereira dos Santos; Patrícia de Fátima Melo Rodrigues Sena; Ronaldo Moreira Andrade (Orgs.)

Impresso no Brasil/Printed in Brasil

Rua Maria da Conceição P. de Azevedo, 1138
Renato Parente - Sobral - CE
(88) 3614.8748 / Celular (88) 9 9784.2222
contato@editorasertaocult.com
sertaocult@gmail.com
www.editorasertaocult.com

Coordenação Editorial e Projeto Gráfico
Marco Antonio Machado

Coordenação do Conselho Editorial
Antonio Jerfson Lins de Freitas

Conselho Editorial de História
João Batista Teófilo Silva
Cícero João da Costa Filho
Francisco Dênis Melo
Geranilde Costa e Silva
Gilberto Gilvan Souza Oliveira
Juliana Magalhães Linhares
Raimundo Alves de Araújo
Telma Bessa Sales
Tito Barros Leal de Pontes Medeiros
Valéria Aparecida Alves

Revisão
Antonio Jerfson Lins de Freitas

Diagramação
Francisco Taliba

Fotografia da capa
Paulo Roberto Farias Aragão

Capa
Paulo Ermeson Marques de Araújo

Catalogação
Leolgh Lima da Silva - CRB3/967

E74 Escritos sobre a Estação Ipueiras./Ana Paula Gaspar de Sousa, Carlos Augusto Pereira dos Santos, Patrícia de Fátima Melo Rodrigues Sena, Ronaldo Moreira Andrade. (Organizadores). – Sobral- CE: Sertão Cult, 2020.

142p.

ISBN: 978-65-87429-28-1 – papel
ISBN: 978-65-87429-29-8 - e-book – pdf
DOI: 10.35260/87429298-2020

1. Ceará- Estação Ipueiras. 2. Ferrovias- Ceará. 3. Ferrovia- Ipueiras, CE. I. Sousa, Ana Paula Gaspar de. II. Santos, Carlos Augusto Pereira dos. III. Sena, Patrícia de Fátima Melo Rodrigues. IV. Andrade, Ronaldo Moreira. V. Título.

CDD 981.31

SUMÁRIO

Prefácio / 7
(*Adalgisa Mariano Melo Belém*)

Capítulo I / 13
As contribuições históricas, culturais e econômicas da estrada
de Ferro para o município de Ipueiras nos anos de 1910 a 1960.
(Antônio Genilson Vieira de Paiva)

Capítulo II / 55
O Algodão e a Ferrovia na Mobilidade do Território Cearense.
(*Luciana de Andrade Catunda)*

Capítulo III / 63
As Histórias da Estação Ipueiras.
(*Francisco de Assis Lima. Fury)*

Capítulo IV / 71
A Estação em Versos.
(*Dalinha Catunda***)**

Capítulo V / 81
Da Estação e do Trem.
(*Antônio Frota Neto)*

Capítulo VI / 93
Show do Luiz Gonzaga em Ipueiras
(Francisco Tadeu Fontenele)

Capítulo VII / 97
O tempo do Trem em Ipueiras.
(Bérgson Frota Catunda)

Capítulo VIII / 101
Gerardo Mello Mourão e o Trem.
(José Luís Lira)

Capítulo IX / 107
A Escola de Educação Infantil e Ensino Fundamental Juarez Catunda
(Ana Paula Gaspar de Sousa e Ronaldo Moreira Andrade)

Capítulo X / 119
Galeria de Fotos das estações de Ipueiras e Engenheiro João Tomé

Referências / 133

Sobre os autores / 137

Prefácio

Esta obra é composta de textos, crônicas, versos e poesias de autores regionais que tiveram suas vidas marcadas e transformadas a partir do ano de 1910, com a chegada da ferrovia, evento que mudou não só a face da cidade de Ipueiras, no interior cearense, mas também seus hábitos, costumes e modo de vida.

As cidades e vilas por onde a ferrovia passou convidam a viajar pelas páginas do tempo, seguindo os trilhos da antiga estrada de ferro, mais conhecida como Linha Norte. Ligando a cidade de Camocim aos Sertões dos Inhamuns, cortando *milhas* e *milhas* de sertões bravios com suas imponentes locomotivas, chamadas carinhosamente de "*Maria Fumaça*", semelhantes a verdadeiros "Dragões de Ferro", cuspindo fogo e sibilando, anunciando que o progresso finalmente havia chegado ao Sertão.

É um trabalho, encabeçado pela Secretaria de Educação de Ipueiras, que buscou parceria de autores ipueirenses já consagrados, como o jornalista Frota Neto, a cordelista Dalinha Catunda, como também de pessoas que se interessam por nossa história, como a Mestra em Geografia Luciana Andrade Catunda, o historiador Antônio Genilson Vieira de Paiva, o professor Francisco de Assis Lima (Fury), o ipueirense Tadeu Fontenele e, ainda, um belíssimo texto do saudoso cronista ipueirense Bérgson Frota (*in memoriam*), já publicado anteriormente no jornal *O Povo*. Este livro traz também, em comemoração ao centenário ocorrido em 2017, do ilustre ipueirense Gerardo Mourão, um belíssimo texto intitulado "Gerardo Mello Mourão e o Trem", de autoria do seu biógrafo, o reconhecido escritor cearense José Luís Lira.

Se pudéssemos comparar esta jornada literária a uma locomotiva, poderíamos dizer que o combustível seria a saudade e o maquinista

seria uma mistura nostálgica das figuras daqueles tempos. No primeiro vagão, viria uma imensa carga de informações sobre a história do surgimento da Linha Norte, com o impacto da sua chegada em nossa localidade, segundo o olhar do Professor Genilson Paiva.

O segundo vagão traria um relato da Mestra em Geografia Luciana Catunda sobre "O algodão e a ferrovia na mobilidade do território cearense", um destaque para o escoamento da produção algodoeira, o chamado "ouro branco".

No terceiro vagão, viriam as valiosas crônicas do professor Fury, que nos transportam até a antiga estação ferroviária, com o seu vai e vem de viajantes: aventureiros, comerciantes, migrantes em busca de melhores oportunidades ou, simplesmente, passageiros que faziam de cada chegada e partida do trem sempre um grande acontecimento, que atraía olhares curiosos, vendedores ambulantes e até mesmo as moças da cidade, que, como nos romances de Leon Tolstói, sonhavam em encontrar ali um grande amor.

No quarto vagão viria o encanto e a beleza do trabalho de Dalinha Catunda, neta do "chefe da estação", seu Gonçalo Ximenes Aragão, que nos embala em seus versos e poesias, onde a alegria da chegada dava lugar à tristeza da partida, até a chegada do próximo trem na estação. Dalinha nos conta a história da passagem de um rei por Ipueiras – não um rei qualquer, mas um rei nordestino – o Rei do Baião. No ano de 1966, no prédio da estação, cantou para aquela gente que delirava com os acordes da sanfona do "Velho Lua".

O quinto vagão vem carregado de nostalgia e de personagens da infância e juventude do jornalista Frota Neto, que se perpetuaram na história do trem e nos fazem sentir como se lá também estivéssemos vivenciando aquele cotidiano que ainda hoje se faz presente pelas estórias e anedotas de figuras como a Dona Maria Capoeira - cafezeira e quituteira da estação ferroviária, testemunha de grandes momentos

desta história, agora existente somente na memória dos antigos e pela presença dos velhos trilhos e estações ferroviárias que insistem em resistir à força do tempo e do descaso das políticas governamentais e de preservação patrimonial.

No sexto vagão, Tadeu Fontenele nos fala sobre o "Show do Luiz Gonzaga em Ipueiras" e faz uma narrativa linda da sua aventura com sua mãe, Dona Ineizita, na garupa da sua bicicleta, do Centro da cidade até o Bairro da Estação, para não perder a apresentação do ídolo.

O sétimo vagão traz uma crônica do jovem escritor ipueirense Bérgson Frota, cujo título, "O Tempo do Trem em Ipueiras", bem poderia dar nome a este pequeno livro, de tanto que se identifica com o sentimento comum aos demais autores.

O oitavo vagão viria trazendo o orgulho de nossa Ipueiras ter como filho o ilustre poeta Gerardo Mourão, cujo centenário de nascimento ocorreu em 2017, comparado a Dante Alighieri, eleito pela Guilda Órfica, secular irmandade internacional de poetas, o maior poeta do século XX, conforme trajetória sintetiza tão bem o Professor Zé Luís Lira.

Finalmente, no último vagão, os professores Ronaldo Moreira e Paula Gaspar nos presenteiam com recortes da história da Escola Juarez Catunda, localizada no Bairro da Estação, equipamento que viabilizou a realização deste projeto, através do Programa Mais Cultura nas Escolas, onde os idealizadores optaram, dentre tantas alternativas, por nos trazer estes Escritos Sobre a Estação Ipueiras.

Então, corroborando com o professor Carlos Augusto Pereira dos Santos:

> Se a história pudesse ser comparada a um comboio ferroviário, diríamos que cada uma das estações por onde o trem

> passou seria uma parada para abastecimento e reflexão de combustível e de cotidiano. Hoje, a maioria dessas estações necessita de restauração e revitalização e mesmo de novos usos e sentidos. Se antes se alertava para não perdermos o trem da história, que não se perca a história dos nossos trens"[1].

A estação ferroviária da cidade de Ipueiras tem mais a nos dizer do que seus simples tijolos e telhas, pois foi nela que muitos namoros começaram, famílias foram constituídas, comércios alavancados, conceitos construídos, mas, principalmente, se não foi dela que a cidade começou, foi a partir dela que a cidade se desenvolveu.

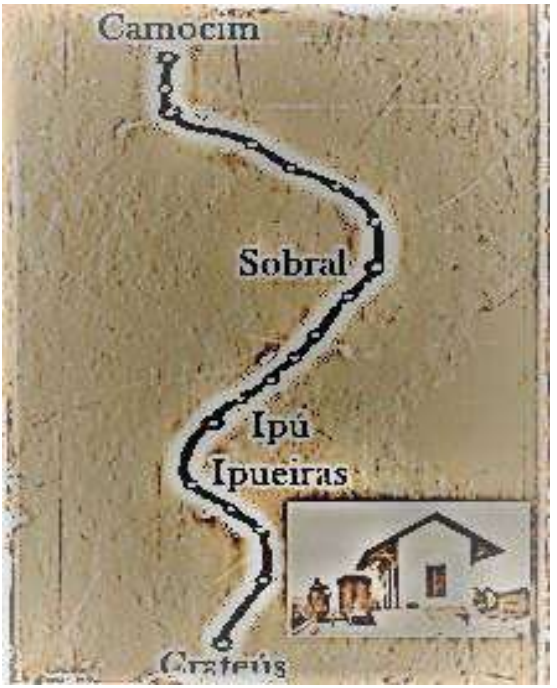
Esta obra é, sem dúvida, de suma importância para a nossa cidade e vizinhanças, pois para quem viveu e conheceu os tempos áureos da Estação Ferroviária de Ipueiras, esta obra oferece a possibilidade de rememorar de maneira saudosa "os tempos que não voltam mais". Para aqueles que infelizmente não tiveram essa oportunidade, é a chance de conhecer nossa história, tão intimamente ligada à história dos trens.

Parabéns aos autores e aos idealizadores da obra, pois deram grande contribuição à historiografia ipueirense, bem como gravaram de maneira efetiva e primorosa seus nomes no seleto livro dos amantes da terra e que verdadeiramente se orgulham da terra que os acolheu e fez crescer.

Adalgisa Mariano Melo Belém
Professora Especialista em História do Brasil

1 SANTOS, C. A. P. Posfácio. "As estações da história". *In:* FARIAS FILHO, A. V.; ARAÚJO, R. A. A. (Org.). **Nas trilhas do sertão**: escritos de cultura e política nos interiores do Ceará (1850-1930). 1ª ed. Sobral: Sertão Cult, 2014, v. 01, p. 159.

Figura 1 - Ramal da Estrada de Ferro de Sobral



Capítulo I

Figura 2 - Ipueiras, linha norte

Capítulo I

As contribuições históricas, culturais e econômicas da Estrada de Ferro de Sobral para o município de Ipueiras nos anos de 1910 a 1960

Antônio Genilson Vieira de Paiva
Professor Especialista em História do Brasil

Introdução

A história da Rede de Viação Cearense (RVC), particularmente, da Estrada de Ferro de Sobral, é preciso que seja conhecida pelo tamanho da importância que teve na vida da população, principalmente dos sertanejos, em todos os aspectos que se pode imaginar, perpetuando com força o crescimento populacional, a economia e cultura da região norte do Estado do Ceará. Do porto de Camocim, seu ponto inicial, até Sobral, e, posteriormente a ligação ao Ipu até Crateús, fez essa região experimentar um longo período de prosperidade, provocando emancipações de cidades e muitas melhorias que chegaram até a Serra da Ibiapaba e sertão, impulsionando a economia de municípios como Ipueiras e povoados vizinhos, através das cidades de Sobral e Camocim, cuja movimentação comercial influenciou num crescimento urbano e cultural da região.

As afirmações acima descritas, conforme assinala o historiador ipuense Antônio Vitorino Farias Filho (2016)[1], mostram que a ferrovia construída em fins do século XIX, naquele período de difícil situação, foi um dos mais importantes empreendimentos já levados a efeito no estado do Ceará, no setor do moderno transporte por terra, desempenhando um importante papel na história de vários municípios da chamada zona norte do Estado.

1 FARIAS FILHO, Antonio Vitorino. **O Trem e a Cidade**. Sobral: SertãoCult, 2016.

Deste modo, é consenso que, por onde uma ferrovia tenha chegado, o desenvolvimento econômico parece ter apresentado resultados positivos. No Sudeste, por exemplo, a estrada de ferro chegou em função do café, na segunda metade do século XIX. Considerada símbolo do progresso, encurtando as distâncias e transportando as mercadorias destinadas ao mercado externo, os caminhos de ferro nascem também como solução dos problemas de escoamento da produção agrícola para exportação. Em escala local, a produção algodoeira de Ipueiras, depois da metade do século XX, se beneficiou com esse serviço de transporte ferroviário.

Aliado à ideia desenvolvimento econômico, a Estrada de Ferro de Sobral também passou a representar um discurso de progresso cultural, no início do século XX, notadamente depois da década de 1940, nas localidades ou vilas por onde a ferrovia passava. A ferrovia, portanto, contribuiu para o crescimento urbano, trazendo desenvolvimento às vilas e povoados, pois estimulou a vinda de muitas pessoas das localidades vizinhas para residirem nos prósperos centros urbanos que se formavam, além de desenvolver a produção algodoeira local, como também o comércio e construindo representação cultural e identidade histórica de um povo.

Voltando à construção das estradas de ferro no Ceará, é necessário compreender o contexto histórico em que elas surgem. Em 1870, o senador Tomaz Pompeu de Sousa Brasil obteve uma concessão para construir uma ferrovia denominada Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité que, inicialmente, ligaria Fortaleza, então capital da Província do Ceará, ao maciço de Baturité, como uma forma de amenizar os problemas causados pela seca.

É neste contexto de calamidade pelo qual passava o povo cearense que o governo imperial de D. Pedro II implanta sua política de socorro aos flagelados, encampando a construção da Estrada de

Ferro de Baturité, a partir da grande estiagem em 1877, utilizando a exploração de mão de obra de retirantes da seca, conforme as ações do ministro João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu, alagoano que tomou urgentes providências, conseguindo recursos para a continuação das obras.

Nessa política de salvação, o ministro Sinimbu também agiu para que fossem ampliados os socorros para o norte cearense, atendendo outra reivindicação antiga de uma ferrovia que partiria do porto de Camocim com destino a Sobral, denominada Estrada de Ferro de Sobral, passando por Ipueiras até Crateús, alcançando seu ponto máximo no estado do Piauí, conforme mostra o historiador Carlos Augusto Pereira dos Santos, em sua obra *Entre o porto e a estação*, tendo nessa configuração geográfica a justificativa política necessária para a realização da obra, no sentido de socorrer os flagelados da seca de 1877[2].

Deste modo, a partir de agora apresentaremos uma cronologia dos fatos que envolveram a construção da ferrovia, baseada na obra *Estrada de Ferro de Sobral*, do historiador André Frota de Oliveira (1994), onde mostra que o governo imperial tomou providências no sentido de garantir o que foi solicitado e ordenou a construção de uma linha férrea do porto de Camocim à cidade de Sobral, pelo Decreto nº 6.918, datado de junho de 1878.

Em sua edição de 27 de novembro de 1878, nos informa o jornal *Pedro II* que fizesse seguir para o porto de Camocim os navios que chegassem ao Recife, vindos da Europa, com trilhos, fios telegráficos e acessórios, como também havia firmado contrato com o engenheiro da Estrada de Ferro de Sobral, juntamente com o Dr. José Nogueira Borges da Fonseca para prestar serviços médicos e cirúrgicos aos trabalhadores daquela ferrovia.

2 Cf. SANTOS, Carlos Augusto P. dos. **Entre o Porto e a Estação**. Cotidiano e Cultura dos Trabalhadores Urbanos de Camocim – CE. 1920 – 1970. Fortaleza: INESP, 2014.

Em 26 de março de 1879 foi solenemente iniciado em Camocim o assentamento dos trilhos da Estrada de Ferro de Sobral, contando essa cerimônia com a presença do Presidente da Província do Ceará, Dr. José Júlio de Albuquerque Barros, e várias outras autoridades reunidas, diante de um barracão erguido no local destinado à futura estação ferroviária de Camocim.

O sonho de ligar o porto de Camocim às imensidões do sertão cearense tomava, desse modo, forma concreta. Não era, porém, um sonho recente, pois já em 03 de outubro de 1857, pelo Decreto nº 1.983, havia o governo imperial concedido a Tomaz Dixon Lowden privilégio pelo período de cinquenta anos.

A futura estrada de ferro de Camocim a Sobral só poderia ter sua expansão em direção ao Piauí passando por imensas trilhas dentro do sertão, ou seja, pequenos povoados e vilas como Ipu até Crateús, cujo prolongamento foi decidido já na República Velha. Este percurso beneficiaria a cidade de Ipueiras, no sentido de sua ligação com a capital do Estado, através do porto de Camocim. No entanto, era ainda necessário que os viajantes pegassem um vapor até Fortaleza, uma vez que o único acesso por trilhos à capital na época era a Estrada de Ferro de Baturité. Somente na década de 1950 é que o acesso à capital cearense seria facilitado com a ligação ferroviária de Sobral a Fortaleza, passando por Itapipoca.

A chegada da ferrovia em Ipueiras, depois de dezesseis anos que havia chegado a Ipu, sem dúvida, provocou algumas mudanças significativas, tornando-se um ponto crucial para o desenvolvimento urbano e econômico da localidade, que décadas depois viria a se tornar uma cidade com representação histórica e com identidade cultural devido aos fundamentos da contribuição da passagem da ferrovia.

Padre Geraldo Oliveira Lima (1970), em seu livro *Marcha da Coluna Prestes através do Ceará*, mostra que a estrada de ferro,

no tocante às estações ferroviárias nas cidades do interior, teve sua contribuição histórica, como presença estratégica dos revoltosos. Sua pesquisa contribui para esclarecer o real comportamento das populações interioranas, diante da marcha da coluna, onde as estações foram símbolos de uma época histórica.

A Ferrovia chega a Ipueiras

A ferrovia foi uma das construções mais importantes da humanidade durante os séculos XIX e XX. As estradas de ferro transformaram o transporte mundial e se tornaram realidade no Brasil, modificando relações comerciais e costumes sociais das cidades interioranas, trazendo mais agilidade nestas relações, diminuindo distâncias e contribuindo com o crescimento urbano e econômico. Toda essa agitação também chegaria ao Ceará.

Em uma comissão, já em 10 de agosto de 1883, dava-se início em Sobral à exploração do terreno para prosseguimento da ferrovia até a vila de Ipu, para que seus trilhos fossem em busca da fértil Serra da Ibiapaba, ponto necessário e lógico de qualquer ferrovia construída no norte do Ceará.

A estrada de ferro no Ceará veio acompanhada de outros melhoramentos técnicos (máquinas, portos, telégrafos etc.) e representava a chegada de um novo ideário que prevalecia entre os republicanos: alcançar o progresso a todo custo como forma de apagar qualquer lembrança de "atraso" que julgavam herança do período político anterior.

Nesse sentido, as elites dirigentes preocupavam-se em realizar medidas que permitissem aproximar "áreas civilizadas" dos "sertões incultos" e as ferrovias "representaram um dos instrumentos mais poderosos de penetração no interior do país", bem como "foram as primeiras a concretizar as promessas da nova era: 'velocidade e progresso". Acerca disso, Arruda (2000) afirma que:

> A ferrovia tornou a ideia de progresso e a sensação de velocidade inerente ao novo mundo que se abria em objetos palpáveis. As distâncias diminuíam, as mercadorias e as pessoas chegavam mais rápidas e com mais segurança aos seus destinos. A ferrovia carregaria para sempre a ideia de progresso por onde ela passasse. Passou a ser o símbolo do desenvolvimento capitalista do mundo contemporâneo, até pelo menos os anos 30, quando foi substituída por outro invento ainda mais "diabólico" e rápido, o automóvel[3].

No início do século XX, a pequena cidade de Ipueiras estava prestes a ser contemplada por um instrumento de transformação mundial, que modificaria o comportamento social e econômico, o cotidiano daqueles interioranos, uma vez que, a partir daquele momento, nunca mais seriam os mesmos no processo de transformação de vidas, de futuro, encurtando distâncias e trazendo novidades para o povo sertanejo do interior cearense.

No início do século XX, Ipueiras, apesar de sua emancipação política em 25 de outubro 1883, apresentava uma característica predominantemente rural, passando por um processo de transformação a partir da construção da ferrovia, que marcou o imaginário da população. Para Hilma Brandão, a história da cidade do interior é marcada por dois momentos:

> Num primeiro momento (até a primeira década do século XX) sem ferrovia, uma cidade tipicamente rural, parte do sertão, com vida pacata. Num segundo momento (principalmente nas três primeiras décadas que se seguem a inauguração, 1910), com a presença da ferrovia, a "cidade moderna", com características urbanas e dotadas de certo dinamismo[4].

3 ARRUDA, Gilmar. **Cidades e sertões**: entre a história e a memória. Bauru, SP: EDUSC, 2000.

4 BRANDÃO, Hilma Aparecida. **Memórias de um tempo perdido***:* a Estrada de Ferro Goiás e a cidade de Ipameri, início do século XX. 2005. Dissertação (Mestrado em História) /Universidade Federal de Uberlândia, 2005.

Capítulo I

Neste percurso de prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral, os trilhos chegaram a Ipueiras, Charito, Nova Russas, Sucesso, Crateús e, em seguida, seria a vez do Piauí, por força de decreto do Poder Executivo. Em 1897, a ferrovia foi arrendada aos engenheiros da Estrada de Ferro de Sobral, João Thomé de Saboia e Silva e seu primo, Vicente Sabóia de Albuquerque, ou seja, a firma Sabóia e Albuquerque, que assumiram o ramal de prolongamento de Ipu até Crateús:

> [...] Ao regressar do Rio, em 1908, após conseguir junto ao governo federal autorização para a construção do prolongamento da estrada de ferro de Sobral, partindo de Ipu até Crateús, foi o Dr. João Thomé recebido apoteoticamente no porto de Camocim por incomputável multidão. Os pormenores dessa recepção, minunciosamente descritos na citada Polianteia, dão-nos uma ideia do desenvolvimento econômico e cultural da região há um século. A descrição é feita pelo jornalista Vicente Loiola, Diretor do jornal O Rebate, editado na cidade de Sobral, que se deslocou para Camocim, como representante da imprensa sobralense[5].

O prolongamento da ferrovia tratava-se de um trecho de 110 quilômetros, entre a cidade de Ipu, passando por Ipueiras, até a vila de Crateús, posteriormente seguia em direção ao Piauí, notável por ser o ponto em que deveria entroncar o ramal de ligação com a Estrada de Ferro de Baturité, que ligava a capital do estado à região sul em sentido a Juazeiro do Norte e Crato.

A ferrovia, portanto, contribuiu para o desenvolvimento de toda a região norte, promovendo o crescimento do comércio, da produção agrícola e permitindo a ligação direta da região com outros lugares

5 TÁVORA, Manuel do Nascimento Fernandes. Importante testemunho sobre a vida do Engenheiro e ex-Governador do Ceará, Dr. João Thomé Saboya e Silva, e a política cearense no período de 1915-1920. **Revista do Instituto do Ceará**. Ano LXXXIV (1970). Foi engenheiro, empresário e político brasileiro. Foi Governador do Ceará de 1916 a 1919 e senador da República entre 1921 a 1930.

do Brasil. Muitas famílias fizeram fortunas em virtude da chegada da ferrovia.

Esse crescimento da riqueza é visível e as localidades se emancipariam. Camocim, por exemplo, que pertencia ao município de Granja, logo se desmembrou. Sobral e Ipu cresceram muito com a chegada da ferrovia. A estrada de ferro era o sonho de muitos homens de posses e influentes da região norte da então província, sobretudo de Sobral, a cidade mais importante da região. O discurso da seca e seu flagelo acabaram ajudando e permitindo a construção da ferrovia.

> [...] construída pelos indivíduos, homens e mulheres que viveram a cotidianidade dos trens e trilhos, reforçou a existência de uma cultura ferroviária, assegurando um consenso mais efetivo do que racional sobre a importância da ferrovia[6].

A seca, usada como justificativa para as grandes obras na região, contribuiu, no entanto, para aumentar fortunas individuais, não resolvendo, mas apenas minorado, a miséria da população pobre.

6 POSSAS, Lídia Maria Vianna. **Mulheres, trens e trilhos**: modernidade no sertão paulista. Bauru, SP: EDUSC, 2001, p. 159.

Capítulo I

Inauguração da Estação Ferroviária de Ipueiras

Esses 110 quilômetros de linha férrea que o engenheiro Dr. João Thomé de Sabóia e Silva teria de prolongar até a vila de Crateús, traria dificuldades em seu trajeto de construção, devido às planícies e rios que cortavam a região do interior.

Houve a necessidade da construção de uma ponte de oitenta metros de vão sobre o rio Poti, uma de vinte metros, duas de dez metros e cinco pontes de cinco metros. Além dessas pontes, teria de construir cinco estações, que seriam a de Ipueiras, Charito, Nova Russas, Pinheiro (hoje é o Distrito de Sucesso) e Crateús, incluindo a montagem de uma oficina para reparação de carros e locomotivas.

A linha deveria ser provida de material rodante fixado pelo Governo e com três locomotivas, sendo três carros de primeira classe, três de segunda, dois carros para serviço de correio, dez de carga abertos, dez fechados e dez para transporte de animais. Durante o arrendamento, a firma Sabóia, Albuquerque e Cia efetuou o prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral no trecho compreendido entre Ipu e Ipueiras, cujos trabalhos haviam iniciado em junho de 1908.

Sobre o trajeto da construção que passaria por Ipueiras, o Senhor Vicente de Sousa Medeiros, conhecedor das imediações locais, ajudou os engenheiros na elaboração do trajeto para que a estrada de ferro tivesse o percurso atual. Se ele não tivesse orientado, a estrada de ferro passaria na garganta da localidade Cobras. Outra opção por parte dos ferroviários era antes de Ipueiras seguir na direção da localidade Papagaio, para evitar os morros dos imóveis São Bernardo e também dos Frios.

O assentamento da primeira pedra da estação de Ipueiras, cujo terreno foi doado pelo Coronel José Pompeu de Sousa Catunda, um

dos homens da localidade com prestígio e respeito, deu-se em 18 de março de 1909. Depois de passar pela estação vizinha, na cidade de Ipu, a ferrovia chegou à localidade de Ipueiras, comandada pelos engenheiros, Dr. Antônio Sampaio de Pires Ferreira e Dr. João Tomé de Saboia e Silva.

A inauguração da Estação Ferroviária de Ipueiras se deu em 1 de maio de 1910, de acordo com o jornal semanal *A Pátria,* editado em Sobral, que divulgou a informação sobre a inauguração, onde no ato da entrega houve diversos discursos, como também foi esclarecido para a população que os trens para Ipueiras sairiam às terças e quintas-feiras. Pela primeira vez, o gigante de ferro deslizou em direção às pessoas ali presentes, que ansiosas o esperavam[7].

Figura 3 - Estação de Ipueiras-CE. Início séc. XX

Fonte: Arquivo José Capelo.

Nesta imagem da época, pode-se observar o conjunto da Estação Ferroviária de Ipueiras e a esplêndida novidade da *Maria Fumaça* estacionada ao seu lado, uma locomotiva que causava grande impacto nas pessoas, diante de tanta exuberância e imponência, além do lugarejo ainda estar em formação e ter um povo construindo sua identidade cultural.

7 Jornal **A Pátria**, 1910. edição 15, p. 04. Sobral-CE.

Capítulo I

No início do século XX, por volta de 1909, quando o principal meio de transporte era através de animais, uma locomotiva, como algo antes nunca visto, era uma coisa espantosa e de se admirar, especialmente diante da ingenuidade dos habitantes de povoados e vilas do interior.

Nas imediações de Ipueiras não foi diferente. Onde morava gente em torno do povoado e outras localidades, era mesmo de mexer com o imaginário dessas pessoas, modificando o cotidiano de rotinas em suas vidas.

Por onde a estrada de ferro passou, chamou a atenção e mudou o comportamento de muita gente, não somente aqui no sertão, mas também na região serrana, como mostra um artigo de Leonardo Mota (1970), que conta numa anedota engraçada, o impacto experimentado pelos nossos matutos em seu primeiro contato com a Estrada de Ferro de Sobral:

> Quando o trem chegou ao Ipu, as ladeiras da Mina, que dão acesso a serra da Ibiapaba, formigavam de serranos curiosos para ver o trem, para outros que corriam das encostas da serra, gente tocada daquela curiosidade para ver o bruto[8].

Faremos agora uma breve descrição da construção da ferrovia até Crateús. Depois da inauguração da estação de Ipueiras no mês de maio, o prolongamento da estrada de ferro continuou passando pelo povoado de Charito e chegando a Nova Russas em 29 de setembro do mesmo ano, onde o assentamento dos trilhos chegava ao quilômetro 61 de sua extensão, rumando a Crateús.

O trabalho dos engenheiros era de extrema responsabilidade, pautado pelo reconhecimento e estima. Num telégrafo sobre o assunto ao Senhor Ministro da Aviação, do engenheiro chefe da

8 Artigo publicado sob o título "Do sertão do Ceará", datado de 1918 e apresentado pelo **Almanaque do Ceará**, de 1919.

fiscalização da Rede Viação Cearense, o senhor Dr. José Luiz Baptista, em suas palavras: "o trabalho a cargo dos Srs. Saboya e Albuquerque & Cia tem merecidos os maiores elogios, pois todas as comissões que tem visitado o prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral, feito por esta honesta e criteriosa firma, elogiam este serviço que é uma honra para a engenharia brasileira".

Ainda sobre a eficácia do trabalho do Dr. João Thomé no setor de engenharia, encontramos distinção na construção entre Ipu e Crateús. Quem percorreu a estrada de ferro que vinha de Camocim a Nova Russas, notou logo uma diferença profunda entre os dois trechos, o que vai do Ipu a Camocim e o de Ipu a Nova Russas. Esse último era muito superior em construção e conservação do que o primeiro.

As curvas do trecho entre Ipu e Nova Russas eram de grandes raios, eram obras de arte, além da solidez necessária, apresentava estética. Havia diferença mesmo na própria zona, tanto do ponto de vista geológico como do comercial. Do Ipu a Nova Russas, o terreno era muito acidentado, encarecendo muito o preço da construção da via férrea.

As estações de Ipueiras e Nova Russas seriam verdadeiros empórios comerciais, tendo já um movimento animador, tanto de passageiros como de mercadorias. Os trens que a companhia arrendatária colocara em tráfego eram insuficientes para dar vazão aos produtos acumulados nas referidas estações.

Numa nota de viagem publicada no jornal *A Pátria*, em 1910, o Dr. João Thomé foi convidado pela Escola Militar, para fazer uma demonstração prática aos concludentes do Curso de Engenharia militar, que resolveram percorrer a linha férrea entre Ipu e Nova Russas. Transcrevemos a nota na íntegra para melhor compreensão:

Capítulo I

Os concludentes do curso de Engenharia chegaram ao Ipu numa segunda-feira pela manhã e lá, já o esperava o Dr. João Thomé, pois lhe avisara por telegrama. Desembarcaram e trocaram cumprimentos de etiquetas e logo saíram em direção ao escritório da estrada de ferro, mostrando as modificações que tinha introduzido na estação da estrada, tornando-a mais estética e dando-lhe mesmo estilo.

Depois do escritório foram à residência do Dr. João Thomé, uma casa de construção antiga, mas arejada e asseada, dando a quem nela reside um certo conforto. No mesmo dia, no período da tarde, dirigiu se a uma ponte de cinco metros de vão que ficava logo na saída do Ipu. Era uma obra sólida e elegante, uma ponte de cimento armado, onde na prática os estagiários e concludentes visualizaram com entusiasmo e quebrando a barreira da teoria do curso de engenharia.

Pernoitaram na casa do Dr. João Thomé e no dia seguinte tomaram um troly e percorreram a distância que vai do Ipu, passando por Ipueiras até Nova Russas. Durante o percurso, todos atentos a cada detalhe do formato do trajeto da ferrovia. O Dr. João Thomé com aquele saber que lhe era próprio, guiado por uma inteligência esclarecida, servido por uma expressão fácil, ia explicando e dando esclarecimento necessário sobre a ferrovia e suas dificuldades.

Entre Ipu e Charito há diversas pontes de cimento armado, umas com cinco e outras com dez metros de vão. Viajando sempre de troly chegaram a um riacho onde o Dr. Brandão fiscalizava a colocação de uma ponte metálica. Ali a equipe tomou um trem de lastro juntamente com o Dr. Brandão e seguiram para o Charito, onde foi servido um farto e variado almoço.

Depois de um cochilo na estação do Charito, embarcaram novamente no trem do lastro e seguiram para Nova Russas.

No riacho do Góes, acha se quase concluída uma ponte de cimento armado, em arco tricêntrico, uma ponte que era uma verdadeira obra de arte da engenharia brasileira, com vão de 15 metros.

Ao chegar à Nova Russas por volta de cinco horas da tarde, foi oferecido um confortante jantar pelo Dr. Brandão e sua digna esposa. Na próspera localidade de Nova Russas, já era uma vila de grande movimento comercial, a impressão dos viajantes era agradável, pois descortinava logo um horizonte vasto e no meio daquela população ordeira, sentia se um sentimento de progresso.

Ainda em Nova Russas, pernoitaram e no dia seguinte tomaram o trem de horário que vinha para o Ipu. O movimento de passageiros e cargas na estação de Nova Russas era enorme. Os carros destinados a cargas e os de passageiros eram insuficientes, que tiveram que viajar de pé até a estação de Ipueiras. Ao desembarcar para tomar um café, viram um padre, já puxado nos anos, mas forte e sadio, era o Padre Feitosa que também seguia viagem, e foi um momento de intensas e relevantes conversas de duas personalidades pelas estações.

Durante o prolongamento da estrada de ferro entre Nova Russas e Crateús, o Dr. João Thomé dava ordens a todos e providenciara para que os trabalhos fossem atacados com mais intensidade, visto que naquele momento lutava com a falta de trabalhadores, porque os caboclos cearenses que aqui ficaram não produziam quase nada, no movimento de terra necessário para as vias férreas. Muitos cearenses foram explorar as matas do Amazonas, influenciados pela economia e o ciclo da borracha.

Descontente com a falta de trabalhadores e a baixa produção na construção do trecho da ferrovia, entre Nova Russas a

> Crateús, o Dr. João Thomé dizia que se tiver de construir qualquer trecho de estrada de ferro, mandaria vir trabalhadores portugueses, porque há poucos cearenses aqui e diante da necessidade de se viabilizar um trabalho de grande importância para a região norte do Ceará[9].

Nesta nota de viagem, onde foi expressa na prática a tecnologia, progresso e desenvolvimento através de construções de ferrovias, pontes como obra de arte e estações como símbolo da civilização, como também personalidade que contribuiu para o crescimento do interior, na pessoa do Dr. João Thomé, resolvendo os problemas sociais, levando o progresso àquelas regiões remotas, outrora abandonadas.

A firma Sabóia, Albuquerque e Cia nunca teve problemas com déficit, somente lucros, mas teve seu contrato anulado, em 01 de maio de 1910, coincidentemente na mesma data de inauguração da estação de Ipueiras.

Então, o governo firmou um novo contrato com a firma inglesa *The South American Railway Construction Company Limited* (SARCOL). Posteriormente, com a descoberta de grandes irregularidades administrativas, ocorreu a anulação do contrato, voltando para as mãos do governo.

A Coluna Prestes na Estação Ferroviária de Ipueiras

Neste tópico, abordaremos a breve passagem da Coluna Prestes por Ipueiras e sua relação com a nossa Estação Ferroviária, tendo como base alguns depoimentos de moradores locais, recolhidos e compilados pelo historiador Pe. Geraldo de Oliveira Lima, que escreveu sobre a passagem da coluna pelo Estado do Ceará.

Nacionalmente, sabe-se que a Coluna Prestes foi um dos episódios da história do Brasil dentro do ciclo das chamadas "revoltas

9 Jornal **A Pátria**, 1910, Sobral-CE.

tenentistas" nas primeiras décadas do século XX. O movimento contou com lideranças das mais diversas correntes políticas, mas a sua maior parte era composta por capitães e tenentes da classe média, donde se originou o ideal do "Soldado Cidadão". Deslocou-se pelo interior do país pregando reformas políticas e sociais e combatendo o governo do então presidente Artur Bernardes e, posteriormente, de Washington Luís.

Em sua marcha pelo Brasil, os integrantes da Coluna Prestes denunciavam a pobreza da população e a exploração das camadas mais pobres pelos líderes políticos. Sob o comando principal de Luís Carlos Prestes (chefe de Estado-Maior), a Coluna Prestes enfrentou as tropas regulares do Exército ao lado de forças policiais de vários estados, além de tropas de jagunços, estimulados por promessas oficiais de anistia.

Partindo do município de Santo Ângelo, no Rio Grande do Sul, que hoje abriga o Memorial da Coluna Prestes, passando pelo Ceará, o movimento percorreu vinte e cinco mil quilômetros pelo interior do Brasil durante dois anos e meio. Apesar dos esforços, a Coluna Prestes não conseguiu a adesão da população.

A longa marcha, que teve início em abril de 1925, foi concluída em fevereiro de 1927, na Bolívia, perto de nossa fronteira, sem cumprir seu objetivo de disseminar a revolução no Brasil.

> O número de quilômetros é superior à marcha de Mao Tsé Tung na China, única vantagem é que lá era uma luta ideológica e aqui não era, mas para meu estudo a coluna prestes depois da marcha sobre Roma é a segunda maior de todos os tempos, percorrendo 25 mil quilômetros[10].

10 Trecho do áudio da entrevista com o Pe. Geraldo Oliveira Lima, autor do livro **A Coluna Prestes através do Ceará** à Rádio Senado, no programa *Conexão Senado*, ao locutor Luís Carlos Fonteles, em 20 de maio de 2013.

Capítulo I

O movimento liderado por Luís Carlos Prestes contribuiu para disseminar os problemas do poder concentrador oligárquico da República Velha, culminando na Revolução de 1930. Projeta a figura de Luís Carlos Prestes, que posteriormente entra no Partido Comunista Brasileiro (PCB). Prestes foi chamado por liderar esta marcha de "Cavaleiro da Esperança", na luta contra os poderes dominadores da burocracia e dos setores elitistas.

> Quanto ao lema da Coluna Prestes foi criado pelo nosso baiano Jorge Amado, criou esse nome e pegou porque o mesmo era comunista, foi muito bem isto que Jorge Amado fez que deu nome a coluna e ao Prestes, mas em contrapartida ficou toda uma história, o elo da Coluna Prestes toda sua invencibilidade ao Luís Carlos Prestes, não desmerecendo sua força, seu brio, mas Miguel Costa, sem o mesmo não tinha havido levante em São Paulo, por tanto não tinha havido Coluna Prestes[11].

A passagem da Coluna Prestes por solo cearense partiu da cidade de Picos, no Estado do Piauí. Desse município, as forças revolucionárias transitaram pela Vila do Riachão, Patrocínios, hoje Pio IX. Luís Carlos Prestes partiu com parte da coluna para Campo Sales. Assim, ao mesmo tempo em que a vanguarda comandada por João Alberto cavalgava em direção ao norte do Ceará, o grosso da coluna, com seu Estado Maior, marchava para o sul.

Na tarde do dia 12 de janeiro de 1926, o batalhão da Coluna Prestes, comandado por João Alberto, entrou no Ceará. Desprovido de qualquer mapa oficial para possível orientação, a coluna cruzava o norte do Ceará baseada em apenas um croqui, ou seja, um pedaço de rascunho em forma de mapa.

Assim, ao invés de procurar o município de São Benedito, depois de abandonar a cidade de Pedro II, no Piauí, João Alberto dobrou

11 Pe. Geraldo Oliveira Lima, entrevista já citada.

mais à direita e, viajando para o leste, atingiu a fronteira do Ceará entre Guaraciaba do Norte e Ipueiras.

Percorrendo a Serra dos Cocos, ou seja, a mata da Serra da Ibiapaba, os revolucionários da vanguarda do 2º Destacamento da Coluna Prestes chegaram ao município de Ipu no dia 13 de janeiro de 1926.

Antes da passagem na vizinha cidade de Ipu, o coronel João Alberto entrou em contato com funcionários das estações ferroviárias de Sobral e Camocim, notificando que marcharia sentido Sobral e Fortaleza, pois a intenção da coluna era a de pôr em polvorosa estas duas cidades. Ao mesmo tempo, podiam transitar livremente pelo norte do estado, tendo como primeiro objetivo chegar a Crateús, onde tinha parentes, como uma cunhada e alguns sobrinhos.

Depois de fazer esses contatos, o coronel João Alberto arrancou o telégrafo da estação, atitude que os revolucionários adotavam sempre que chegavam numa localidade, pois temiam ser denunciados às forças do governo por intermédio desse instrumento de comunicação.

Inutilizado o telégrafo, João Alberto montou guarda na estação, com objetivo de prender o trem de passageiros que partira de Sobral para Crateús. O comandante da Coluna, porém, não pôde realizar esse intento porque, como o efetivo que levava era pequeno, não teve condições de montar a vigilância necessária para que ninguém soubesse em Sobral que o destacamento se encontrava em Ipu e que estava em direção de Ipueiras.

A Coluna Miguel Costa-Prestes poucas vezes enfrentou grandes efetivos do governo. Em geral, eram utilizadas táticas de despistamento para confundir as tropas legalistas, como ocorreu na estação ferroviária de Ipueiras, onde os revoltosos arrancaram o telégrafo

como faziam em todas as estações, mas, nessas alturas, a via férrea já se encontrava desativada e sem comunicação no trecho Ipu e Crateús devido ao levantamento dos trilhos como sabotagem dos revoltosos.

Sem telégrafo e sem estrada de ferro, a cidade de Ipu ficou completamente isolada. Mais tarde, abandonando os arredores da cidade, o 2º Batalhão marchou em passo forçado. No meio do caminho, dividiu o pelotão, um se deslocou para ocupar Ipueiras, enquanto o resto da tropa entraria em Nova Russas.

> Em Ipueiras, já chegava a notícia de que os revoltosos estiveram em Ipu e marchavam sobre Crateús. Surgira pânico por toda a região de Ipueiras. Inácio de Melo Falcão chegou a sugerir uma resistência armada, por parte dos ipueirenses, à coluna de João Alberto, quando esta chegasse àquela cidade[12].

Ao entrar em Ipueiras, a tropa dirigiu-se, então, para a estação de trem, como prática que sempre adotavam, arrancaram o telégrafo, pois já tinham feito seus contatos na cidade vizinha e não teria necessidade de nova comunicação. Em seguida, voltou para o centro da cidade. Apeando das montarias, os revoltosos procuraram as autoridades da cidade.

> Era cerca de 11 horas da manhã do 14 de janeiro de 1926, quando o pelotão da Coluna Prestes penetrou em Ipueiras. Os Revoltosos cruzam o centro do comércio e atinge o miolo da cidade, passando pela Praça Getúlio Vargas. Esta se encontrava deserta: O povo havia fugido em massa para fora da cidade. João José de Lima, vindo da loja para casa, fora abordado por um membro da coluna que perguntara onde poderia comprar chapéu de massa, que respondera na loja de Hermógenes Moreira[13].

12 Declaração de Dário Catunda, residente em Ipueiras à rua Pe. Feitosa, Praça da Igreja. *In*: LIMA, Pe. Geraldo Oliveira. **Marcha da Coluna Prestes através do Ceará.** Companhia Brasileira de Artes Gráficas. Rio de Janeiro. 1970, p. 90.

13 Declarações de João José de Lima, residente em Ipueiras à rua Pe. Angelim 185 e testemunha vivencial dos Revoltosos naquela cidade. *In:* LIMA, Pe. Geraldo Oliveira. *Op. cit.,* p. 91.

Naquela época, as autoridades da cidade de Ipueiras eram o prefeito, como intendente, Senhor José Bento, o Coletor José Pompeu de Sousa Catunda, o escrivão Antônio Guilhermino Rodrigues e o delegado civil Luís Malaquias.

Enquanto o pelotão de cavalaria da Coluna Prestes ocupava Ipueiras, a maior parte do destacamento permanecia acampada na Fazenda Veados, pois João Alberto não levantaria acampamento enquanto a outra tropa que ocupava Ipueiras não regressasse sã e salva naquela localidade.

O comandante do 2º Destacamento da Coluna Prestes já sabia, pelos contatos pessoais e telégrafos feitos em Ipu, que em Ipueiras não havia soldados, já que seu pequeno efetivo fora deslocado para Crateús, onde as forças ligadas ao governo esperavam um ataque por parte dos revoltosos.

> O pelotão de oito homens, porém não parou, mas prosseguiu em direção à praça da igreja e cruzando-a, tomou o rumo à Estação de Trens. Ocupando-a, arrancou o aparelho telegráfico Morse, e retornou ao centro da cidade. Nestas alturas, a via férrea já se encontrava desativada no trecho Ipu-Crateús, em virtude do levantamento de trilhos pelo serviço de sabotagem da coluna entre a primeira cidade e Ipueiras[14].

O prefeito da época, como umas das autoridades da cidade, o Sr. José Bento, recebeu em casa os revoltosos e teria contribuído com dinheiro, como também o coletor José Pompéu de Sousa Catunda, que havia saído da cidade, sendo então chamado de volta.

> O coletor havia fugido da cidade e fora preciso ir buscá-lo... O comandante da patrulha revolucionária, tenente Otacílio deixou com o coronel José Bento o recibo dos dois

14 LIMA, Pe. Geraldo Oliveira. *Op. cit.,* p. 91.

> contos de réis, a ser pago com a vitória da revolução. Após o recebimento do dinheiro o tenente Otacílio dirige-se a loja *A Vencedora* do Sr, Hermógenes Moreira e realizam compras de 12 chapéus de massa, vários metros de panos e fitas vermelhas[15].

Ainda no centro da cidade, os revoltosos não tiveram muita pretensão na estação ferroviária, visto que, além de terem arrancado o telégrafo, não havia necessidade de contato com outras localidades, como fizeram em Ipu, mas procuraram a casa comercial *Moreira e &*. Todavia, deu trabalho para abrir a loja em virtude do empregado daquele estabelecimento de vendas, o Sr. Camaral, ser quem guardava as chaves do imóvel comercial.

> Camaral Rodrigues Moreira era quem guardava as chaves da loja *Moreira e &*, o comandante da patrulha revolucionária comprou esporas e fivelas para selas de animais. Na casa *Moreira e &,* ao contrário do que houve na loja *A Vencedora*, os revoltosos não emitiram recibo de requisições, mas pagaram a compra em moeda corrente[16].

A breve estada dos revoltosos em Ipueiras fora pacífica e ordeira. Pelas testemunhas arroladas na construção destes fatos históricos em Ipueiras, onde poucas pessoas têm conhecimento, não houve pressão psicológica ou coação física aos poucos habitantes da cidade.

> O povo, entretanto, fugiu em massa para sítios e fazendas como Oiticica, Cadoz, Barrinha, Engenho, Riacho da Lapa e Mané Vaca, foram os lugares mais procurados por pessoas que deixavam a cidade de Ipueiras, com temor dos revoltosos daquela época[17].

A reconstituição dos últimos lances dos revoltosos em Ipueiras pode ser assim resumida: o pelotão de cavalaria do destacamento João

15 Declarações do Sr. Abílio Saboia, residente em Ipueiras.

16 Declarações do Sr. João José de Lima, residente em Ipueiras.

17 LIMA, Pe. Geraldo Oliveira. *Op. cit.,* p. 93.

Alberto, após inutilizar o aparelho telegráfico da estação, manteve contato com autoridades da cidade e receberam dos dois, contos de réis, liberados pela coletoria como contribuição à revolução; como também foram recebidos na residência do prefeito. Havia chegado o momento de evacuar Ipueiras[18].

A passagem do pequeno pelotão da Coluna Prestes, liderado pelo Tenente Otacílio, não teria ultrapassado três horas em Ipueiras. Abandonou aquela cidade pelo mesmo caminho por onde havia chegado, saindo da praça da igreja passando pela Avenida Getúlio Vargas, cortaram o centro do comércio, deixando o perímetro urbano, tomando a estrada do Rafael, rumo ao norte e desaparecendo no horizonte, logo que evacuaram Ipueiras, jogando dentro do mato o aparelho telegráfico que tinham arrancado da estação[19].

Após evacuarem a cidade pelo mesmo local por onde entraram, Ipueiras suspirou aliviada, mal os revoltosos desaparecerem no horizonte, Dona Edite Oliveira Lima foi à despensa de sua casa e retirou do ladrilho uma pequena lata contendo algumas joias e várias moedas de prata do tempo do Império, pois havia ocultado com medo dos homens da Coluna[20].

Este foi um dos fatos importantes da história local e do Ceará, pela sua grandeza e repercussão em nível nacional. A Coluna Prestes passou pela cidade de Ipueiras em 1926, deixando seu registro histórico, marcado pelo o idealismo dos integrantes revoltosos.

18 Declarações de José Bento Filho, ex-tabelião de Ipueiras e filho do prefeito que recebera os revoltosos em sua residência.

19 Declarações de Camaral Rodrigues Moreira, residente à Rua Pe. Feitosa, Ipueiras.

20 Declarações de Dona Edite Oliveira Lima, Ipueiras, residente à Rua Pe. Angelim 27.

Capítulo I

A ferrovia e o crescimento econômico em Ipueiras

Com a passagem da estrada de ferro por Ipueiras, cria-se também a noção de que teria início um processo de transformação material da cidade, vindo de um passado marcado pela não exploração de suas riquezas, em perspectiva de um futuro de prosperidade de crescimento econômico.

Na metade do século XX, a agricultura do plantio do algodão foi a que mais se expandiu no Ceará, chegando toda essa região exportar para a Europa. Nesse sentido, percebemos o tamanho da importância da ferrovia, que era sinônimo de progresso numa época que tanto significou a figura do trem, como também era o único meio de transporte de massa para locomoção de pessoas e mercadorias.

A Estação Ferroviária de Ipueiras, bem como a ferrovia, foi fundamental para a economia do município e suas imediações, pois ajudou no escoamento da produção algodoeira, numa época que não havia pragas na lavoura para prejudicar a produção.

> O trem se transformou, portanto, para grande parte da população local no grande símbolo do progresso. Para a maioria deles, com a sua chegada foi ou seria possível a exploração daquelas "inúmeras riquezas" naturais de que dispunha o município. Teria sido responsável também, pelo progresso do comércio local. De um modo geral, aos olhos de muitos daqueles que viveram na cidade naquele período, é a partir da ferrovia que o desenvolvimento chega à cidade[21].

A partir do momento em que o trem de ferro chegou a Ipueiras, transformou a rotina do pequeno povoado. Os moradores puderam vivenciar, a partir do início do século XX, um mundo cheio de

21 FARIAS FILHO, Antônio Vitorino. O discurso do progresso e o desejo por outra cidade: Imposição e conflito em Ipu–CE (1894-1930). Dissertação. Universidade Estadual do Ceará – UECE. Centro de Humanidades. Mestrado Acadêmico em História e Culturas – MAHIS. Fortaleza – CE. 2009, p. 51.

oportunidade e perspectivas de uma vida melhor. Saindo de um lugarejo considerado pacato para um centro de movimentação, assim como o trem, a transformação aconteceu de forma rápida e considerável. Os ipueirenses finalmente contavam com um instrumento de crescimento muito importante para viabilizar suas vidas, tanto no campo econômico, quanto urbano e social.

Figura 4 - Estação de Ipueiras. Início séc. XX

Fonte: Arquivo José Capelo Filho.

Deste modo, o trem em Ipueiras passou a ser um importante ícone da economia local. Carregamentos de mercadorias eram transportados para Sobral e o porto de Camocim, ao lado da tradicional *Maria Fumaça*, representando o símbolo do desenvolvimento e do progresso, estacionada na estação de Ipueiras. Muitos desses produtos seriam comercializados na capital e exportados para o exterior. Entre esses produtos, podemos citar: algodão, mamona, cera de carnaúba, oiticica, peles de animais domésticos e o gado.

A vizinha cidade de Ipu, por exemplo, era grande produtora de algodão no início do século XX, destacando-se na região Norte do Estado como uma das maiores exportadoras do referido produto.

Segundo o historiador Antônio Vitorino Farias Filho, em sua obra *O trem e a cidade*, o cel. José Lourenço de Araújo era o maior algodoeiro local, dono de duas fábricas de descaroçar algodão (uma em Ipu e outra em Ipueiras, onde tinha filial) e de outras duas de beneficiamento do produto.

> O Ipu exportou 298 mil quilos de algodão beneficiado [...] não se falando na grande porção de algodão em rama, que a casa J. Lourenço, d'esta cidade enviou para Ipueiras, onde possui uma fábrica de descaroçar e que dali foi remetida para Camocim[22].

Figura 5 - Trem carregado de algodão rumo ao porto de Camocim

Fonte: http://www.dianopolisto.hpg.ig.com.br.

Trens cargueiros, como apresentado na imagem acima, costumavam passar por Ipueiras, sempre carregados do "ouro branco" que partia das estações ferroviárias do interior, por todo o trajeto da estrada de ferro, rumo ao porto de Camocim.

Na segunda metade do século XX, haveria uma maior procura pelo algodão cearense no mercado internacional e, com o aumento

22 FARIAS FILHO (2009, p. 35.).

dos preços no mercado externo, ocorreu uma verdadeira "cobiça" entre os produtores nordestinos. O Ceará, de acordo com Raimundo Girão, cobriu-se de algodoais.

> [...] Derribavam-se as matas similares do litoral às serras ao sertão.
>
> [...] os homens descuidavam-se da mandioca e dos legumes, as próprias mulheres abandonavam os teares pelo plantio do precioso arbusto, era uma febre que a todos alucinava a febre da ambição[23].

Nessa época, o plantio do algodão foi o que mais se expandiu no Ceará, chegando toda a região norte a exportar o produto para a Europa, compreendendo-se assim a importância da ferrovia para a economia local. Em Ipueiras, neste período áureo do algodão, havia vários comerciantes que compravam na sede do município, estabelecidos em galpões que compreendiam quarteirões inteiros. Segundo o Senhor Manuel Expedito de Sousa, agricultor de 65 anos de idade, residente no Bairro da Estação, os compradores de algodão eram os senhores Pedro Aragão e Expedito de Pinho, na Rua José Pompeu Neto, a poucos metros da Estação. Havia ainda uma fábrica de descaroçar algodão com o nome de CIBRAZEM, mas esas, depois de alguns anos, foi embora para Sobral.

A Estação do Charito também contribuiu para o crescimento econômico de Ipueiras, ajudando de forma expressiva o escoamento do algodão, encurtando as distâncias para os produtores entre as estações de Ipueiras e Nova Russas, facilitando e diminuindo as dificuldades do transporte de mercadorias feito por mulas até às estações.

23 GIRÃO, Raimundo. **Evolução Histórica Cearense**. Fortaleza: BNB, ETENE, 1985, p. 158-159 (*apud* FARIAS FILHO, 2009, p. 27).

Podemos observar na imagem abaixo a Estação Ferroviária do distrito de Charito, com o trem estacionado. Num primeiro plano, veem-se várias arrobas de um carregamento de algodão à espera de ser transportado pela ferrovia e exportado pelo porto de Camocim.

Figura 6 - Estação do Charito: Escoamento do Algodão

Fonte: Arquivo José Capelo Filho.

Voltando a Ipueiras, de fato, é concreto dizer que o transporte ferroviário contribuiu para o comércio local, visto que apesar das mercadorias serem oriundas da agricultura cultivada no interior e região, vinham mercadorias de diferentes paladares, que chegavam do porto de Camocim através do trem que passava pela cidade.

Dentro de uma contextualização de comércio, transportado pela ferrovia, é importante fazer uma reflexão dessa demanda que propicia ao município de Ipueiras com Sobral e Camocim, baseava-se nas atividades agropecuárias, produzindo gêneros de primeira necessidade, couros, charque e produtos extrativos vegetais, como a cera de carnaúba e a oiticica.

Naquele momento, uma das feiras de maior movimento de pessoas e produtos diversos era na cidade vizinha de Ipu. Pelo fato

da ferrovia ter chegado antes na localidade, tornou-se uma das feiras livres do Ceará em que se expunha uma maior diversidade de produtos.

Em Ipueiras, a feira livre também foi ganhando corpo e tomando áreas em torno do quarteirão, onde eram comercializados diversos produtos e variedades. Nas madrugadas dos sábados, as estradas se tornavam movimentadas, pessoas conduzindo suas mulas e cavalos rumo ao centro de Ipueiras com diversos produtos, no lombo de animais, em surrões, garajaus, sacos de estopa, mala de couro e baús, desde produtos alimentícios até produtos artesanais.

Figura 7 - Feira em Ipueiras metade do século XX

Fonte: Arquivo Memorial Frota Neto.

Na imagem acima, podemos visualizar a feira de Ipueiras. Como tradição e costume, eram realizadas somente aos sábados, atraindo muitos feirantes, compradores que comercializam produtos da agricultura local e região da serra da Ibiapaba. Muitos produtos, como a farinha de mandioca, feijão, mamona, milho, castanha de caju, rapadura, como também artesanato feito de barro, como potes, bacias, alguidares, chaminé, quartinhas e muitos outros. Também circulavam até produtos mais sofisticados, como tecidos, perfumes

e joias, que chegavam do porto de Camocim para atender as necessidades das pessoas de maior poder aquisitivo.

A estação de trem como passeio cultural

Como já dissemos anteriormente, a Estação Ferroviária de Ipueiras foi um ponto fundamental para o crescimento urbano da cidade, a partir de 1910, mudando os meios de locomoção de mercadorias e pessoas para centros maiores, como Sobral, Camocim e Fortaleza, uma vez que antes, o único transporte era feito através de animais.

Apesar da condição de município, Ipueiras era ainda um povoado, mas, com a ferrovia, cresceria a cada década, com famílias continuando a vir morar perto da estação do trem, em busca do progresso e melhoria de vida. Deste modo, rapidamente a localidade cresceu de forma considerável no início do século XX, fato representado no plano simbólico pela chegada da ferrovia.

Portanto, pode-se dizer que, a essa época já existia um pensamento de modernidade das pessoas em virtude do trem, impulsionados pela agricultura do setor do algodão e tendo ainda um meio de transporte para a locomoção entre o interior e a cidade, principalmente escoar seus produtos ao porto de Camocim.

> O trem enquanto um artefato produto da técnica passou a ser visto como um grande símbolo capaz de auxiliar a população local no caminho de produzir e explorar riquezas, de incentivar o trabalho ao mostrar ao povo os seus benefícios, de despertar a inventividade, de estimular a arte científica, de tirar a localidade de seu "isolamento" em relação ao Brasil e ao mundo, de tirar-lhe do "atraso" [24].

O trem, visto como a chegada do progresso, e mesmo depois, nesse período, isto é, nas três primeiras décadas do século, constituiu-se

24 FARIAS FILHO, Antônio Vitorino. 2009, p. 47.

uma expressão popular, não somente local, mas regional, de que o povoado, a partir daquele momento, já faria parte das transformações tecnológicas, do progresso material da civilização.

> Foi a partir da chegada da locomotiva que um grupo de pessoas passou a acreditar no "progresso" e quis vivê-lo como em outros locais. A década de 1920 é aquela em que as práticas dos agentes do progresso em prol da construção de uma nova cidade são mais contundentes. São construídos prédios, estradas, pontes; ruas são alargadas, praças são construídas.[25]

O trem, portanto, veio facilitar a vida do povoado. Tinha trens de passageiros duas vezes por semana e trens cargueiros, que transportavam para Sobral e Camocim, os nossos diversos produtos oriundos de uma agricultura rudimentar.

Com o passar das décadas, os trens foram se modernizando e, com a modernização, a distinção de classes estabelecidas em espaços que refletiam a divisão social nos carros de passageiros: os de 1ª classe, confortáveis, enquanto que os de 2ª classe, "inferiores", era usual o transporte de toda espécie de mercadorias junto com os passageiros que, na lotação exagerada dos bancos, ocupavam os corredores em pé, para seguirem viagem.

A Estação Ferroviária de Ipueiras, deste modo, passa a ser a essência e vida da cidade. Todos os dias, inúmeras pessoas, nos horários de trens, transitavam em torno dela. Muitas pessoas iam apenas para observar o movimento de embarque e desembarque que ocorria diariamente.

25 FARIAS FILHO, Antônio Vitorino. 2009, p. 24.

Figura 8 - Estação Ferroviária de Ipueiras

Fonte: Arquivo Memorial Frota Neto.

Antes dos embarques e desembarques, muitos vendedores ambulantes acorriam para a estação a fim de venderem suas mercadorias. Era a estação o local de trânsito mais democrático da cidade. Passavam por ali ricos, pobres, comerciantes, médicos, vendedores, carreteiros e uma infinidade de curiosos.

Ao observarmos os momentos da época pelas fontes disponíveis, a pequena cidade, nos horários dos trens, ganhava ares de um "grande centro urbano". Geralmente aquele espetáculo de gente e mercadorias indo e vindo durava não mais do que 15 minutos. Logo a cidade voltava à sua rotina pacata. Era a estação o local preferido da maioria da população.

A estação era também o lugar mais alegre da cidade, por ser o mais movimentado. Foi a Maria Fumaça que deu o progresso ao lugar. A locomotiva, como responsável pelo progresso de Ipueiras, permitia trazer as mercadorias, em atacado, dos grandes centros do país e do exterior. A cidade recebia pela ferrovia medicamentos vindos do Rio de Janeiro, Pernambuco e do exterior via porto de Camocim.

> O "monstro de ferro" passou a ser também um marcador do tempo local. Antes dele o homem do campo calculava o tempo em função das pausas naturais e também pelos badalos do sino da Igreja. O trem veio alterar esse quadro. O Sino da Estação e mais ainda o "sibilo" da locomotiva funcionavam como chamamentos e como divisores de tempo. Mas não só isso. A Estação passou a ser um referencial tão importante para a localidade quanto à Igreja. Era o lugar do encontro, da partida, da venda, da conversa, da chegada das novidades, e por que não dos sonhos?[26]

A ferrovia e a estação, portanto, despertavam uma relação afetiva e econômica muito estreita com os moradores do lugar. Para os comerciantes, por exemplo, era a ferrovia a grande responsável pela ampliação comercial do lugar, como destacamos anteriormente. Logo, em volta da estação surgiram vendas, pensões e, posteriormente, vieram os maiores comércios. Na estação de Ipueiras, o som característico de um vibrante sino que ecoava em todos os recantos da localidade, fazia uma espécie de chamado aos passageiros e indicava que o trem havia partido da última estação e que, dentro de minutos, chegaria à cidade.

A reação do povo era imediata, quem ainda não estivesse na estação convergia em direção a ela mesmo que não fosse viajar. Muitos iam apenas ver o trem passar, saber das novidades e de quem chegava ou partia.

26 FILHO, Antônio Vitorino Farias. *Op. cit.,* p. 53.

Figura 9 - Passeio cultural na estação de trem em 1932

Fonte: Memorial Frota Neto

O trem em Ipueiras não significava apenas poder e progresso, mas repercutia nos aspectos do cotidiano das vidas comuns, nos romances, paqueras, encontros, alegrias e muita imaginação. A estação foi, durante um bom tempo, ponto de encontro para casais apaixonados, construção de amizades e as viagens se tornaram sinônimo de liberdade. O apito do trem se transformou em relógio, a estação, nas tardes, um verdadeiro ponto de encontros e para curiosos de plantão.

Observem na imagem acima. Moças em um dos vagões do trem, certamente num final de tarde, onde as pessoas tinham como ponto central os encontros com amigos, a diversão, ou seja, era uma das principais formas de lazer das pessoas que moravam nas localidades do interior, por onde a estrada de ferro passava. Era nas estações que, durante décadas, a sociedade interiorana sentiu uma liberdade voltada para o progresso de suas vidas.

Mas nem tudo era nostalgia nos trilhos e nas estações. Na década de 1930, a Estrada de Ferro de Sobral ainda estava sob gestão do governo federal. A situação do material rodante, assim como as estações, começava a se deteriorar, precisando de reparos para continuar com o progresso.

As locomotivas que circulavam nestas vias datavam de 1889 e 1895 e eram, portanto, máquinas com muitos anos de serviços, algumas delas com mais de trinta anos de contínuo trabalho, podendo a qualquer momento, ocorrer a explosão da caldeira.

As condições de tráfego da Estrada de Ferro de Sobral haviam de fato piorado devido à falta de substituição dos primeiros trilhos de ferro, em alguns pontos da ferrovia, havia mesmo falta absoluta de dormentes, e, com a constante circulação dos comboios, diariamente os trilhos se partiam, causando descarrilamentos e avarias no material rodante. A situação da estrada de ferro se agravava, principalmente em período chuvosos, pois o risco de descarrilamento aumentava. Era triste e deplorável, a linha férrea necessitava com urgência da substituição do material rodante, reformas de estações e oficinas. Em virtude das circunstâncias e dos problemas, em 1931 foram fechadas as estações de Engenheiro Privat (distante de mais quatorze quilômetro de Camocim), Boa Esperança (hoje Jaibaras), Poti e do Charito.

A ferrovia e os problemas sociais e ambientais

No município de Ipueiras, a ferrovia passou a representar não só o progresso, como também o trabalho, um dos fatores de produção que aumentou de forma considerável, influenciando não somente o produtor, mas criando perspectiva de uma vida melhor para a população do interior.

Mesmo sem compreender, o capitalismo estava chegando aos "sertões". Pode-se imaginar o fascínio da população local com a

chegada dos trilhos. Deve ter enchido de orgulho e esperança a aristocracia rural e os comerciantes, quando perceberam que, certamente, representava a possibilidade de novos e grandes negócios.

A chegada da ferrovia e do telégrafo foi visto pelos comerciantes locais como o início do progresso do município, associado também ao aumento da mão de obra, que trouxe trabalho e melhoria de vida para os moradores do interior.

Todavia, a chegada da ferrovia trouxe, juntamente com os aspectos positivos, alguns negativos, danosos e oriundos quando da sua implantação, começando pela utilização de mão de obra de retirantes em constantes períodos de estiagem.

Eram pessoas que, fugindo da seca no sertão, eram mantidas em acampamentos. Tratava-se da mão de obra utilizada na implantação da ferrovia para "justificar" o fornecimento de miseráveis salários, abrigo, roupas, remédios e mantimentos, muitas vezes estragados. Por outro lado, a concentração dessas pessoas causava várias doenças.

> No final do século XIX e durante o século XX, a concentração de milhares de pessoas durante toda a extensão de construção da estrada de ferro levava ao surgimento de epidemias de tuberculose, tifo e cólera, que massacrava a população[27].

Por outro lado, a ferrovia contribuiu, sobretudo, para a extinção das matas brasileiras. Esse aspecto danoso perdurou desde o início das operações até meados do século XX, quando deixaram de circular as locomotivas a vapor, as populares "Marias-fumaças". Ora, a madeira foi por mais de um século matéria-prima para todos os trabalhos da ferrovia, desde a implantação de trilhos assentados nos dormentes, até a queima das caldeiras, ou na construção de vagões e carros de

27 GIRÃO, Raimundo. **Evolução Histórica Cearense**. Fortaleza: BNB, ETENE. 1985, p. 158-159 (*apud* FARIAS FILHO, 2009, p. 27).

passageiros. Os dormentes eram conservados com um liquido que os ferroviários chamavam de "pó chinês".

> Os dormentes para serem conservados tinham de ser banhados em líquido obtido da dissolução do que os ferroviários chamavam de pó chinês. "Um tipo de inseticida a base de metal pesado que depois de usado, era despejado diretamente no solo, sem nenhum tipo de tratamento contaminando lençóis freáticos" [28].

Como consequências, nossas madeiras eram usadas para abastecer as caldeiras da velha Maria-fumaça e, quando a máquina a vapor passava, suas brasas causavam incêndios ao redor da linha férrea.

Podemos acrescentar que, junto com o progresso, também chega o preço a ser pago e sempre quem sofre é o meio ambiente. Na região de Ipueiras, as matas virgens começaram a dar lugar às lavouras de algodão.

Onde a ferrovia chegou, o progresso vivido por uma geração inteira que ajudou a construir a história deste país transformou a vida da sociedade e a história de um povo que estava acostumado com a vida pacata do interior.

> [...] de todas essas máquinas comedeiras flutuantes ou voadoras que o homem tem inventado, nunca houve nenhuma que se compare à majestade de um grande trem, a correr com suas dezenas de vagões, tirando faíscas dos trilhos, sem temer nada a sua frente, varando léguas de planta ao sertão bravo, botando fumaça e fogo pela chaminé como o dragão das lembranças perdidas dos primeiros homens, talvez o chamado Leviatã[29].

28 MUNIZ, *Tulio* de *Souza*; PEREIRA, *José Hamilton*. **Os descaminhos de ferro do Brasil.** *Fortaleza*: Expressão Gráfica, 2011, p. 33.

29 MUNIZ, *Tulio* de *Souza*; PEREIRA, *José Hamilton*. *Op. cit.*, p. 68.

Capítulo I

Diante do progresso chegando a Ipueiras, a ferrovia contribuiu para a precoce emancipação política. Os indivíduos e os grupos sociais passam a observar a realidade a partir desse aspecto e criam suas próprias representações. No imaginário coletivo, o progresso foi uma realidade no município de Ipueiras nas primeiras décadas de século passado, mas de forma muito lenta.

O certo é que entre as máquinas criadas em nome do progresso, nenhuma se compara à importância do trem. Podemos assimilar a magnitude das máquinas que cortaram o sertão, levando e trazendo sonhos e perspectiva ao imaginário do povo do interior. Contudo, apesar de tantos sonhos, o trem de ferro, a Maria-fumaça, as estações ferroviárias desapareceram no horizonte. Deixaram trilhos que não levam a lugar algum, carcaças, estações em ruínas, e, em alguns locais, nem isso, como é o caso do ramal da estrada de ferro que ligava Camocim a Sobral, que foi desativado, deixando órfãs muitas cidades e bloqueando o progresso daquela região.

As ferrovias foram o motor do desenvolvimento do país durante muito tempo, hoje abandonadas dão a impressão de uma oportunidade desperdiçada, num país sem muitas opções de transportes públicos e de cargas com necessidade de escoar sua produção.

> [...] por outro lado, não se pode dizer com veemência que somente a opção pelo transporte rodoviário ou a construção de uma malha de estradas, ligando o interior com a capital para o escoamento da produção de algodão, tenha sido o grande vilão da história. Há de se contabilizar, também, a falta de uma reação ou de uma organização mais forte dos setores produtivos da região, no sentido de se conseguir um aparelhamento mais efetivo tanto do porto de Camocim como da Estrada de Ferro de Sobral[30].

30 SANTOS, Carlos Augusto P. dos. *Op. cit.*, p. 96.

Como aconteceu com o ramal de Camocim a Sobral, que foi extinto em 24 de agosto 1977, mostra ainda o que restou daquela época, como as opções turísticas e o sofrido transporte ferroviário que deslizava durante o século, lembra um tempo que desapareceu na fumaça. A perspectiva discreta e silenciosa das pessoas que rodaram parte de suas vidas nos trilhos e que são apaixonadas por trens, hoje podem ser meros frequentadores de estações desativadas, organizações responsáveis por pedaços de um passado transformados em peças de museu.

Considerações Finais

Este é um trabalho que apenas se inicia, visto que a historiografia sobre a estrada de ferro no município de Ipueiras, e mesmo sobre a inauguração da estação ferroviária, como este se propõe, são poucos e raros, o que em parte pode ser explicado, face os obstáculos que se colocam perante o historiador, seja no acesso às fontes ou na falta delas, por exemplo.

Contudo, ao chegar neste estágio, sentimos que a expectativa que motivava este trabalho foi quase que plenamente contemplada, face o espanto de ver o surgimento de um povo a partir de uma máquina fabulosa que chegou provocando mudanças na localidade.

Este esforço de tentar resgatar a memória de um povo tem revelado para nós dois aspectos interessantes: a maioria das pessoas desconhecia certos fatos de como se deu a construção da ferrovia e sua importante contribuição para o crescimento de Ipueiras. Um período da história marcado por calamidades e superação de um povo que lutou pela sobrevivência.

Nesse sentido, a sensação do dever cumprido e de dar conta de uma proposta de pesquisa inicial abre novas possibilidades para se pensar e refletir como se comportou a sociedade em virtude do

progresso e da ferrovia ao ser o impulso da economia, voltada ao crescimento urbano. Desvendar as peculiaridades sobre a ferrovia desde Camocim até Ipueiras e ouvir os vários atores sociais que, de alguma forma, atuaram nesses espaços, foi uma experiência por demais interessante.

Por outro lado, deve-se dizer (embora seja lugar comum) que o resultado agora apresentado não pretende esgotar o objeto. Quando se decidiu buscar a cultura, o patrimônio histórico e as representações de um povo, buscando em sua identidade o cotidiano da estrada de ferro de Sobral, passando pelo imaginário dos sertanejos, sabia-se de antemão da dificuldade de quem garimpou em busca das fontes.

O que se pretendeu então fazer com este trabalho foi contribuir um pouco mais para a compreensão dessa problemática, pois, como assinalou o historiador baiano Luís Henrique Dias Tavares, "as histórias regionais são a história do Brasil".

Procurou-se, portanto, compreender a emergência sobre a construção da ferrovia, inserção e decadência do ramal e espaço porto-ferroviário de Camocim, assim como as trajetórias de seus trabalhadores, dentro das conexões políticas, sociais e econômicas que animaram o período recortado da pesquisa.

Os trens de passageiros que não apitam mais parecem fazer parte de um tempo que passou e que, inexoravelmente, não mais voltará. Na documentação pesquisada, foram muito tímidas as iniciativas de protesto contra o "crime" (como se disse na época), contra o fechamento da ferrovia.

Outra questão que nos pareceu bem evidente deve-se muito à passagem da ferrovia para iniciativa das construções do patrimônio cultural, como consequência do desenvolvimento urbano e econômico. Acreditamos que, com a conclusão deste trabalho,

outros horizontes se descortinem para a pesquisa da história local e regional, uma história do crescimento urbano e econômico, bastante influenciada pela presença da ferrovia.

Além dessa possibilidade de aparecerem novos trabalhos, levantamentos documentais, com relação a novas fontes de pesquisa, pode-se pensar mais profundamente sobre a preservação do patrimônio histórico da Estação de lpueiras, como tombamento junto ao IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional).

Enfim, muitos outros projetos podem ser gerados a partir desta contribuição para a historiografia da ferrovia em Ipueiras, na solidão que acompanha a todos nós quando escrevermos uma obra, no turbilhão de ideias e problemas assoma em nossa mente. Contudo, o processo de construção histórica dessas ideias, acredito estar sempre à espreita a nos pregar peças e surpresas. E talvez por isso, a História seja tão instigante, intrigante e fascinante.

Capítulo II

Figura 10 - Estação Ferroviária de Ipueiras

Foto: Pedro Emmy Moreira.

Capítulo II

O Algodão e a Ferrovia na mobilidade do território cearense

Luciana de Andrade Catunda
Licenciada em Geografia pela Universidade Estadual Vale do Acaraú – UVA
Mestra em Geografia pelo Programa de Mestrado Acadêmico em Geografia – MAG/UVA

O consórcio gado-algodão figurou como a principal fonte de renda do Ceará no decorrer do século XIX. O cultivo do algodão fora beneficiado por fatores externos que o projetaram ao posto de principal produto da economia cearense na segunda metade do século XIX. As exportações ganharam importância no cenário econômico internacional mediante o advento da Primeira Revolução Industrial e, mais adiante, por meio do episódio da Guerra de Secessão (1861), que abriu as portas para as relações comerciais com os Estados Unidos.

Contribuíram também para a expansão da cotonicultura cearense: a autonomia do Ceará em relação a Pernambuco (1799) - que naquele momento passava a exportar diretamente para a Metrópole - e a Abertura dos Portos às Nações Amigas ocorrida no ano de 1808, fato que suprimiu Portugal quanto ao comando das exportações, permitindo assim que a colônia realizasse negociações diretas com outros países.

Ao tempo em que se expandia, o mercado do algodão desencadeava importantes transformações no território cearense. Dentre elas, estava a ocorrida no âmbito da integração regional que, dentre outras coisas, influenciou na capacidade de polarização de alguns núcleos. A dinâmica produtiva do algodão intensificou e rearticulou

a circulação na rede urbana cearense, incidindo na configuração e funcionalidade dos centros. Lima (2008) explica que a principal responsável por essa nova articulação da rede urbana no contexto da cotonicultura teria sido a implementação e consolidação das ferrovias enquanto principal meio de transporte no contexto nacional.

Fruto das transformações da Primeira Revolução Industrial (século XVIII), as ferrovias se apresentaram enquanto um subsídio à produção industrial mediante os percalços do transporte hidroviário e a necessidade de uma maior rapidez no deslocamento intercontinental (BORGES, 2010). Vencovsky (2006)[1] afirma que uma periodização das ferrovias no Brasil deve compreender o período entre 1835 – com o surgimento das primeiras empresas ferroviárias – até 1957, quando o sistema de ferrovias fora estatizado mediante a criação da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA.

Barat (1978)[2] e Cano (1998) afirmam que no período anterior à construção das ferrovias, o Brasil era constituído por "regiões isoladas economicamente", demonstrando uma deficiência quanto à integração do território. Segundo Furtado (1959, p. 110), "a economia brasileira se apresentava como uma constelação de sistemas em que alguns se articulavam entre si e outros permaneciam praticamente isolados". No Ceará, as ferrovias surgem no governo imperial sob uma mescla entre atuações do setor privado e do setor público. O primeiro iniciou os trâmites iniciais à instalação da estrada de ferro, contudo, a continuidade da implementação das ferrovias fora de iniciativa governamental, com o intuito de prestar assistência à população atingida pela seca em fins do século XIX[3] (JUCÁ, 2003).

1 VENCOVISKY, V. P. **Sistema Ferroviário e o Uso do Território Brasileiro**, 2006. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Campinas, UNICAMP. São Paulo, 2006.

2 BARAT, J. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 1978.

3 A expansão da ferrovia no Ceará fora subsidiada pelo trabalho de grande parte dos flagelados da seca.

Capítulo II

A primeira ferrovia do Ceará foi a Estrada de Ferro de Baturité - EFB. Segundo Assis (2011)[4], esta foi fruto de uma intensa manifestação de membros da elite fortalezense e de outras regiões do Estado, como o engenheiro José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, o senador Thomaz Pompeu de Sousa Brasil, Joaquim da Cunha Freire (o Barão de Ibiapaba) e o Bacharel Gonçalo Batista Vieira (o Barão de Aquiraz), dentre outros. A construção desse primeiro trecho tinha como pano de fundo objetivos puramente capitalistas, cujos benefícios deveriam favorecer seus idealistas, assim:

> A justificativa para o interesse desses homens em participar da Baturité estaria na relação que existia, se reforçava e se confirmava entre os projetos de implantação das estradas de ferro com a propriedade/produção da terra, sendo de interesses dos proprietários, claro, valorizar suas propriedades, facilitar o transporte da lavoura, dos braços e das informações e manter o controle político de seus próprios estabelecimentos, além de pretender angariar lucros com o transporte dos produtos de outros proprietários (ASSIS, 2011, p. 107).

A união desses e de outros membros levou à criação da *Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité* no ano de 1870. O objetivo da construção da EFB era o escoamento da produção serrana de Pacatuba e Maranguape para o porto de Fortaleza. Contudo, diante de uma paralisação nas obras por conta da seca entre 1877 e 1879, e como forma de amenizar gastos e garantir a manutenção da ferrovia, foi que em 1878 a Companhia entrou em consórcio junto ao Governo Provincial do Ceará. Este passou a encará-la como "obra pública principal para o trabalho dos sertanejos-retirantes, negros e pardos pobres, que chegavam de monta na capital e que viviam no conflito pela sobrevivência" (ASSIS, 2011, p. 120).

4 ASSIS, R.J.S. **Ferrovias de papel:** projetos de domínios territoriais no Ceará (1864-1880). 2011. 153f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Ceará, UFC. Fortaleza, 2011.

Sob a interferência do governo central, a ferrovia, dantes paralisada em Pacatuba, fora estendida até a cidade de Baturité no ano de 1882. Também conhecida como Linha Sul, foi sendo prolongada com o passar dos anos, tendo em 1909 sido somada à Estrada de Ferro de Sobral, dando início à Rede de Viação Cearense. Ao final, no ano de 1926, esta linha chegou até a cidade do Crato, na porção Sul do Estado do Ceará, sendo que todo seu percurso chegou a contemplar o total de 56 cidades[5].

A Estrada de Ferro de Sobral - EFS foi a segunda ferrovia do Ceará. Tendo suas obras iniciadas em 1878, tinha como seu primeiro trecho a ligação entre Camocim e Granja (1881). A ligação com Sobral se deu em 1882. Conhecida como Linha Norte ou "Ferrovia da Seca", consistia em uma medida para minimizar as necessidades – mediante trabalho na implantação de bitolas – daqueles que fugiam dos efeitos da seca (ASSIS; SAMPAIO, 2009; LIMA, 2008).

Em 1894, a EFS chega até a cidade de Ipu, tendo seu ponto máximo atingido a localidade de Oiticica, no ano de 1932. Em 1909, a Estrada de Ferro de Sobral foi unida à Estrada de Ferro de Baturité através do ramal de Itapipoca. A união desses dois trechos passou a constituir a linha Norte, dando origem à *Rede de Viação Cearense* - RVC. O trecho Camocim-Sobral passou a ser considerado um ramal com ordem invertida, ou seja, passou a ser considerado como trecho Sobral-Camocim. Em toda a sua extensão, a Estrada de Ferro de Sobral contemplou 15 cidades, enquanto a Linha Norte, em sua totalidade, contemplou 35 cidades até o ano de 1932[6].

A mobilidade oferecida pelo sistema ferroviário permitiu uma maior fluidez, favorecendo a divisão do trabalho e o surgimento de novas atividades produtivas. A ferrovia constituiu o meio técnico

5 Disponível em: http://vfco.brazilia.jor.br.

6 Disponível em: http://vfco.brazilia.jor.br.

que afirmou o Ceará na lógica de acumulação capitalista, através do importante processo de reestruturação territorial. Borges (2011) afirma que as primeiras estradas de ferro surgiram no Brasil com o intuito de modernizar a produção primária para que essa se ajustasse aos moldes da economia mundial. Ressalta-se que a ferrovia só chegou ao Brasil um século depois de sua implantação no exterior, contudo, não menos importante foi sua instalação, como mesmo comenta o autor citado:

> O desenvolvimento das comunicações tornou-se imprescindível para o avanço do capitalismo à medida que reduzia os custos da circulação e permitia a conquista de novos espaços [...] a ferrovia foi o primeiro meio de transporte moderno utilizado pela economia de mercado como instrumento no seu processo de expansão, ela reduziu o tempo e o espaço entre os povos (BORGES, 2011, p. 28).

Quanto à rede urbana cearense do final do século XIX, teve-se uma redefinição nas funções desempenhadas por algumas cidades. A principal transformação ocorrida nesse momento foi a consolidação de Fortaleza como centro primaz, que até o último quartel do século XVIII pouco figurava na dinâmica econômica cearense.

A necessidade de um porto amplo que subsidiasse a exportação crescente acabou por beneficiar Fortaleza quanto à nomeação de cidade-porto da Província. A nova localização do centro de exportações realocou a dinâmica econômica para mais próximo da região noroeste, que desde o ciclo das charqueadas vinha sendo polarizada por Sobral.

O impacto das ferrovias na rede urbana cearense ocorreu em meio à definição de novos centros coletores e a afirmação de Fortaleza como lócus da centralização e intermediação da produção algodoeira, tanto voltada para exportação como para atender ao mercado interno. Comentam sobre isso Assis e Sampaio (2009):

> As ferrovias além de traçar caminhos que acabavam ligando áreas com objetivos agroexportadores, também modificaram processualmente a configuração territorial do Ceará, construindo e fortalecendo cidades como Baturité, Quixadá, Quixeramobim, Senador Pompeu, Piquet Carneiro, Iguatu, Missão Velha, Crato, Barbalha (Caminho de Baturité) e Camocim, Sobral, Ipu, Cariré, Nova Russas e Crateús (Caminho de Sobral) e redefinindo caminhos antigos, considerados antes de grande porte, que passavam nesse momento a ser secundários frente ao "tempo rápido" das locomotivas. Aquele percurso construído entre Icó e Aracati, então grandes centros principais do sertão e do litoral do século XVII e XVIII, já não eram mais os mesmos e os novos percursos já ditavam também outra lógica de relação com a natureza e dá própria reprodução social (ASSIS; SAMPAIO, 2009, p. 24).

Assim, podemos considerar que o papel da ferrovia no Ceará foi crucial para a comunicação entre cidades do seu território e à ascensão econômica de algumas das suas principais cidades atualmente, como Sobral, Crato, Juazeiro e Iguatu. A ferrovia mudou a dinâmica econômica e social do território, proporcionando ao Ceará o desenvolvimento em meio às adversidades do meio ambiente.

Capítulo III

Figura 11 - Estação Ferroviária de Ipueiras-CE

Foto: Paulo Aragão.

Capítulo III

As Histórias da Estação Ipueiras

Francisco De Assis Lima – Fury
Professor Habilitado em Pedagogia Especial
pela Universidade Federal Vale do Acaraú – UVA.

Uma filha da estrada de ferro

Ipueiras ficara de fora no projeto inicial da Ferrovia. A linha férrea passaria a aproximadamente cinco quilômetros da sede. Tamboril seria beneficiária desse inovador e revolucionário meio de transporte, ganhando assim, uma estação ferroviária.

Os latifundiários e grandes criadores de bovinos da região dos Inhamuns resistiram à construção da ferrovia em suas terras, alegando o perigo para seus animais e a invasão de suas propriedades.

Daí, o projeto inicial foi modificado e a linha férrea foi desviada para o lado oeste, e Ipueiras ganhou uma estação ferroviária.

A ferrovia foi um marco de desenvolvimento para a nossa Terra. Ipueiras deve à ferrovia não só o seu nascimento, mas seu crescimento e progresso.

Mudou em muitos modos a face das cidades, introduzindo os diferentes aspectos da vida moderna, e chegou a transformar as noções de tempo, de pressa, de pontualidade, de hora certa e valor comercial do tempo.

O "horário do trem" se sobrepôs à hora local. "Perder o trem" tornou-se expressão de incompetência e escárnio.

A estrada de ferro era a maior empregadora da cidade. A contratação de mão de obra conferiu maior prestígio aos funcionários de Ipueiras. Esses funcionários trabalhavam na construção dos trilhos e na colocação dos dormentes, construções de pontes e bueiros, entre outras funções.

A estação de trem sustentou ao longo de décadas o comércio local, a chegada de novos moradores, que buscavam oportunidade de trabalho, a partida de outros, que logo depois retornavam às viagens sem volta, e a vinda em definitivo.

A economia da cidade girava em torno da estrada de ferro e muitos dos moradores eram trabalhadores da Rede de Viação Cearense.

Seus filhos, desde o nascimento, foram embalados, acordados e acalentados pelo apito saudoso das locomotivas a vapor, carinhosamente apelidadas de maria-fumaça.

Lá vem o trem

A chegada do trem era uma emoção geral. Quando o trem apontava na rampa das carnaúbas, onde hoje se situam as casas populares, a garotada em algazarra gritava: olha a *maria-fumaça*!

O trem surgia metendo sua cara como um monstro, um dragão, resfolegando e apitando, soltava aquela fumaça escura pela boca como que um desabafo, um esforço para concluir a subida da rampa e, finalmente, descambar em direção à Estação Ferroviária. A fumaça transfigurava-se em nuvens, que tomavam conta de todo o espaço em volta da locomotiva.

Lá vinha a *maria-fumaça*, a máquina a vapor que puxava a composição de passageiros, conhecida como Horário.

Era como uma aparição mágica!

O resfolegar daquele dragão se aproximava rapidamente... A população delirava.

Para alguns, causava medo, até pânico. Para outros, dava uma atmosfera mágica, fantasmagórica.

Existem trabalhos e momentos em nossa vida que realmente são difíceis de esquecer, para mim, o trem está nesse patamar, foi um dos momentos mais marcantes de minha vida.

Capítulo III

A chegada do trem

Quando o sino da estação badalava anunciando a partida de um trem da estação vizinha, a população se alegrava. Era o anúncio de que, talvez, um parente, um amigo, um namorado, viesse chegando no trem de passageiros.

Fumegantes, espalhando fuligem e vapor d'água para todos os lados e com um ruído típico de atrito de ferro contra ferro, misturado ao badalar de um sino, poderosas locomotivas faziam o movimento da Estação Férrea de Ipueiras.

Maquinistas e foguistas eram alvos de admiração do povo que se comprimia na plataforma da estação.

O trem trazia também notícias da Capital do Estado, do Brasil e do mundo, através do jornal *Unitário*, *Correio do Ceará*, o *Povo* ou da revista *O Cruzeiro*.

O trem de carga levava para a capital e para outras paragens os produtos da terra e trazia mercadoria para abastecer os armazéns, vendas e bodegas. Os trens de passageiro transportavam as pessoas a negócio ou a passeio.

Os trens de passageiros passavam de terça até sábado, aproximadamente às 13 horas, e voltavam na manhã seguinte para capital, por volta das seis horas.

Nesses horários, principalmente à tarde, a cidade parava; todo mundo ia à estação, era quase um acontecimento social, com mulheres e homens colocando suas melhores roupas, as de ir à missa.

A partida do trem

Na hora marcada, o trem apitava anunciando a partida.

O chefe da Estação assopra um apito, badalando o sino, liberando o trem.

O trem vai partir. É hora das últimas despedidas. Boa viagem... Vai com Deus... não esqueça de escrever... Uma lágrima rola. A alegria da chegada dá lugar à tristeza da partida. Saudades que vão... Saudades que ficam.

O chefe-de-trem levava o apito à boca e produzia dois silvos longos e agudos, avisando ao maquinista que podia arrastar o trem.

O maquinista, levando a mão à corda do apito da locomotiva a vapor, fazia ressoar dois longos apitos que faziam eco no bairro da Estação e vizinhança. O maquinista, com um braço forte, puxava o regulador da locomotiva e o trem de passageiros começava a se mover lenta e gradativamente, ia aumentando a velocidade, soltando baforadas de fumaça de vapor pelos ares.

O ranger oco das rodas de ferro sobre os trilhos, a fumaça do trem, que se nos afigurava enorme, as fagulhas entrando pelas janelas, tudo conspiravam para aumentar o medo, e dar asas à nossa imaginação infantil.

Todos se acomodavam. Muitos sentados, muitos de pé, proseavam sobre os acontecimentos do dia. Com um apito longo, o trem deixava para trás a zona urbana.

O barulho do vapor que escapava dos cilindros da locomotiva e o atrito das rodas nos trilhos pareciam dizer: Café com pão, bolacha não, café com pão, bolacha, não...

Acabou a festa. O pessoal desce para suas casas, para seus afazeres. A cidade volta ao normal.

Estação de trem

A Estação Ferroviária de Ipueiras foi inaugurada no dia primeiro de maio de 1910, quando o trem passou a circular por estas paragens.

Edificada em um espaço amplo e aberto, que futuramente se tornaria um bairro, está situada a 238,4m em relação ao nível do mar

e em uma extensão ferroviária de 349 km da Estação João Felipe, em Fortaleza.

Todo o espaço geográfico da estação ferroviária tinha vários significados: sociabilidade, diversão e trabalho. Enquanto espaço de sociabilidade, a estação funcionava como centro de convergência da população proveniente de diversos lugares da região, e a chegada do trem representava a alegria da chegada e a tristeza da partida de parentes e amigos.

Por ela embarcaram e desembarcaram aventureiros, caixeiros-viajantes, jovens em idade de serviço militar, famílias em viagens de férias.

Proporcionou risos e lágrimas, porque encontros e despedidas costumam ser pontuados por essas emoções.

Foi dela também por onde saíram antigos habitantes em busca de aventuras em outras cidades, sonhos sempre perseguidos de uma feliz cidade, entre idas e vindas.

Foi cenário de muitos encontros e desencontros, lenços balançando ao vento nas despedidas, choro das pessoas que ficavam nas plataformas, saudades e coração partido naqueles que iam à busca de novas aventuras.

A Estação perpetuou personagens, de funcionários desde os chefes da estação, Gonçalo Ximenes, Rodolfo... Passando pelos funcionários intermediários, lembro-me do Lustosa, Jonas Saldanha, Água Boa dentre outros.

Quem, daquela época, não se lembra da banca de café da Maria Capoeiro? Sempre risonha e prestimosa, servindo café fumegante, passado na hora.

Na hora da chegada e da partida de trens passageiros, formava-se uma multidão de burburinho, acrescida de ambulantes com água

de quartinha, servida em copo de alumínio, pirulito, tapioca, bolo; cocada, entre outras coisas.

Não podiam faltar os carreteiros de plantão: Titunda e do Carloto, que disputavam na estação cada mala que descia.

Não se pode esquecer a bodega do Pompeu, onde pessoas com ataques de ansiedade pela chegada do trem rolavam um papo e calibravam os nervos. Havia também o bar do Raimundo Bruno, que além de bebidas se destacava pela realização de festas e baladas.

Completavam todo esse panorama curiosos, moças à procura de aventuras, forasteiros, mendigos, andarilhos, que escreveram cada um a seu modo a história dessa estação.

Entorpecido pelos braços da saudade e como inspiração final, busco nos versos da música "encontros e desencontros", um refúgio como forma de expressar o sentimento que me toma.

... "Todos os dias é um vai-e-vem
A vida se repete na estação
Tem gente que chega pra ficar
Tem gente que vai pra nunca mais
Tem gente que vem e quer voltar
Tem gente que vai e quer ficar
Tem gente que veio só olhar
Tem gente a sorrir e a chorar
E assim, chegar e partir"...

Milton Nascimento

Capítulo IV

Figura 12 - Estação Ferroviária de Ipueiras-CE

Foto: Paulo Aragão.

Capítulo IV

A Estação em Versos

Dalinha Catunda
Escritora ipueirense, cordelista, ocupante da cadeira 25 na ABLC – Academia Brasileira de Literatura de Cordel.

Na estação da saudade

Quantas histórias bonitas
Teve o trem em seu roteiro
Mas o descaso acabou
Com o trem de passageiro
Inda vejo o trem passar
Nos trilhos do meu lugar
Mas é apenas cargueiro.
*
Como não sentir saudades
Da vida no interior
Do trem que ia e voltava
Levando e trazendo amor
Do choro na despedida
Que havia em cada partida
Na face do sonhador.
*
Escuto um apito ao longe
É só imaginação
Pois nos trilhos da saudade
Balança meu coração
Em cada vagão lotado
A lembrança do passado
Sacode minha emoção
*

As bancas das cafezeiras,
Bancos e bilheteria,
A sineta pendurada
Que no horário batia
Carreteiros de plantão
Disputavam na estação
Cada mala que descia.
*
Hoje as velhas estações
Testemunham a história
Da rede ferroviária
Que teve dias de glória
Conduzem nossa emoção
Quando apita a recordação
Sacolejando a memória.

A estação de Ipueiras (o condado do meu avô)

Nasci numa cidade do interior onde o trem dava o tom aos acontecimentos do pequeno lugar.

Sou neta de um Agente Ferroviário ou chefe de estação, como era chamado aquele que tinha a responsabilidade maior de uma estação ferroviária em suas mãos. Meu avô era Gonçalo Ximenes Aragão, que acabou colocando todos os filhos homens trabalhando na rede Ferroviária. Dois como agentes e um como telegrafista.

Minha mãe sempre falava da vida cigana que a família levava. Quando estavam começando a gostar de um lugar, vinha a ordem de transferência. E eles batiam em retirada.

Do que me lembro, do contado por minha mãe, a família morou em Pires Ferreira, Reriutaba, Charito, até finalmente meu avô aposentar-se e ficar definitivamente em Ipueiras.

Capítulo IV

Em Ipueiras, a estação transcende as atividades ferroviárias. Não é apenas uma construção a serviço da rede ferroviária. É tanto, que hoje, mesmo desativada, o nome estação perambula na boca das gentes da minha terra diariamente.

A estação foi construída numa área afastada do centro da cidade, área esta cortada pelo Rio Jatobá. A ponte Idálio Frota liga a estação a Ipueiras. Estação passa a ser, portanto designativo de bairro. O Bairro da Estação.

O Jatobá não é um rio perene. Mas já teve seus momentos de grandes cheias, levando sem piedade o aterro da velha ponte, deixando algumas vezes o bairro isolado temporariamente da cidade.

Foi nesse bairro, quando existiam apenas poucas casas e nem calçamento havia, que meu avô se instalou. Ali criou seus filhos, e alguns deles permaneceram por muito tempo habitando o velho bairro da estação, hoje irreconhecível com sua cara nova e seu magnífico calçadão.

Para se chegar à estação propriamente dita, antes tínhamos de subir o que se chamava *O Alto da Estação*. Ali à esquerda de quem sobe, tinha uma casa grande do meu avô, e lá, quem morava era minha tia Idel e o Zé Bitião.

Na casa do alto, um bom e aconchegante alpendre era o point de primos, primas e amigos, que muitas vezes reuniam-se para dançar ao som de uma vitrola enquanto esperavam o trem. Faltando dez, cinco minutos para a chegada do tão esperado trem, todos corriam para um quiosque, que até hoje ainda existe por lá. Atualmente é um barzinho.

A família Aragão foi pioneira naquele bairro. Lá meu avô deixou marcado no barro suas pisadas. O bairro cresceu, as casas se multiplicaram, ganhou um comércio próprio e escolas. Uma dessas escolas

leva o nome de Gonçalo Ximenes Aragão, numa justa homenagem ao homem que dignamente soube pisar e reinar naquele chão.

Perdi meu trem!

Às vezes me bate saudades
Das coisas do meu sertão.
Do tempo que já passou
Mas ficou na recordação.
O velho trem que passava
E eu sempre me encantava
Com sua movimentação.
*
Seu Gonçalo Ximenes,
Dos Ximenes Aragão.
Chegava uniformizado,
Era o chefe da estação.
Era agente ferroviário,
Que cuidava do horário,
E o meu avô do coração.
*
Ainda hoje está de pé,
A estação de Ipueiras.
Porém já não se encontra
As famosas cafezeiras.
Já partiram para o além

Mas ainda lembro bem,
É da Maria Capoeira.
Era no velho quiosque
Que hoje está diferente,
Que da chuva e do sol,
Abrigava muita gente.

E quando o trem surgia
O povo eufórico corria.
Numa alegria inocente.
*
Os trilhos ainda estão lá,
Cortando o meu sertão,
Dormentes espalhados,
Por toda aquela região.
Mas só passa o cargueiro,
Pois o trem de passageiro,
Hoje é mera recordação.
*
Minha saudade é tamanha,
Que não sei nem calcular.
E quando um trem apita,
Chego a me transportar.
Viajo lá pro meu sertão
Revejo a minha estação!
Sem ver o meu trem passar...

A passagem do rei em Ipueiras

Era um dia de domingo, dia de trem vindo de Fortaleza para Crateús. A estação, como de costume, estava repleta de ipueirenses que antigamente tinham como lazer apreciar a passagem do trem.

Nesse dia, o trem atrasara, para a felicidade e sorte dos ipueirenses que testemunharam a passagem de um rei em nossa cidade.

E foi naquele dezenove de junho de 1966 que, enquanto todos esperavam o trem, apontava na estrada que vem do Ipu, causando grande admiração, uma Rural Wills, coisa rara no interior.

Para surpresa dos que ali se encontravam, desce da rural o já famoso Luiz Gonzaga, nosso eterno Rei do Baião, e seus tocadores.

Demonstrando fome, encosta na Banca de Dona Maria Capoeira e pede para que ela lhe prepare bastante orelha de porco, apelidando assim, um saboroso bolo de milho vendido pela cafezeira.

Depois da fome saciada em meio aos curiosos que se acotovelavam para vê-lo, puxou o dinheiro para pagar a conta, mas Zequinha Bento, que o reconhecera, já havia pagado a despesa. E pediu para que o rei cantasse um pouco, pois era seu fã.

A resposta do velha Lua foi que só cantaria se ele vendesse dez livretos, com o título de: "O Sanfoneiro do Riacho da Brígida", escrito pelo jornalista Sinval Sá contando a vida do famoso ícone nordestino.

Bento conseguiu vender somente cinco, mas o rei não se fez de rogado.

Subiu com seus companheiros num banco de madeira que havia na estação, arrastou a sanfona velha e cantou, para delírio daquela plateia feliz, preciosidades de seu repertório, como *O Xote Das Meninas*, *Asa Branca*, *A Volta Da Asa Branca* e *Ô Veio Macho*.

Antes de cantar, o Gonzagão observou a plateia e se dirigiu a um dos componentes do conjunto em voz alta: "Toím, tu já reparou que aqui de 'nego' só eu e tu?"

Infelizmente, não presenciei esse importante acontecimento que ficou marcado em nossa história, apenas ouviu mais de uma vez os relatos de meu avô Gonçalo Ximenes Aragão, que era chefe da estação ferroviária de Ipueiras, a famosa RVC, que os gaiatos traduziam como *Rapariga Velha Cansada*.

Além do meu avô, retalhos desse episódio ouvi de Tadeu Fontenele e Zequinha Bento, personagens da mesma história.

Capítulo IV

Estação Digital

Ela já não é mais cor-de-rosa, mas, mesmo assim, não perdeu sua graça.

Está diferente esteticamente, e já não exerce a mesma função.

Felizmente, não teve a sina de tantas outras que, caindo no esquecimento, pouco a pouco vão desmoronando e deixando nos escombros parte importante de nossa história ferroviária.

Reformada, de cara nova, ganhou um tom amarelado e cumpre um importante papel. Transformou-se em Estação Digital, beneficiando crianças ipueirenses de baixo poder aquisitivo, que têm hoje a oportunidade de manusear um computador e apostar num futuro menos desigual.

Eu particularmente tenho grande apreço por esta estaçãozinha do interior. Durante muito tempo, meu avô, Gonçalo Ximenes Aragão, foi Agente Ferroviário ou chefe de estação, como se costumava falar em Ipueiras, onde fez história e colocou os filhos nos mesmos trilhos.

Se hoje, por falta de interesse dos governantes deste país, nosso trem saiu dos trilhos, tenho pelo menos o conforto de saber que numa cidadezinha do interior que se chama Ipueiras, a fachada da história continua de pé, e que o barulho da sineta novamente será ouvido, e uma nova linha entrará em ação, tendo como ponto de partida *A ESTAÇÃO DIGITAL*.

Do trem só a saudade

*

Era tempo de alegria
Nos trilhos do meu sertão
O trem que ia e voltava
Carregava em seu vagão
Fantasia aventureira
A ilusão passageira
Marcando cada estação.

*

Alegria na chegada
O choro da despedida
Entre abraços e promessas
Velhos dramas da partida
No lenço a dor da saudade
Fruto da felicidade
Que o coração deu guarida.

*

O tempo se vai ligeiro
Mas o trem fica parado
A lembrança no presente
Faz o seu sacolejado
E nesse seu movimento
Transporta meu pensamento
Aos bons tempos do passado.

*

Fotos e Versos de Dalinha Catunda

Capítulo V

Figura 13 - Estação Ipueiras

Foto: Paulo Aragão.

Capítulo V

Da Estação e do Trem

Antônio Frota Neto
Escritor ipueirense. Professor Universitário. Jornalista.

A Estação da RVC de Ipueiras e o Trem estão presentes (com diferenciadas conotações e denominações) em alguns dos meus livros de ficção, como em *Era Quase Sempre em Macambira*; *O Migrante;* e em *Raízes da Amazônia*, e, com seus nomes de mesmo e a Estação com seus habitantes de então, no *QUASE.*

A importância da Estação da RVC e do Trem (que ligava de Crateús – Sobral -Camocim - a Fortaleza, passando por Ipueiras) está presente na Memória de cada ipueirense daqueles tempos de minha meninice e de minha juventude. E na reconstituição desses tempos, para o *QUASE,* me socorri no citado livro autobiográfico *Vendo a Vida Passar*, de autoria do vigário, o Padre Correia Lima (editado em 1979).

Era o Trem a ligação entre Ipueiras e o mundo do lado-de-lá. Num dia da semana, ele vinha de Fortaleza. No dia seguinte, vinha de Crateús. E a Estação era o ir a pé, ou alguns de bicicleta, do núcleo urbano de Ipueiras, subir o morrinho e, então, chegar ao ponto da nossa diligência, com seus habitantes permanentes, e os de transitória passagem, como as gentes que iam receber seus parentes e amigos vindos no Trem, os carreteiros a transportarem as bagagens. Era nas vindas de Fortaleza uma espécie de "dia de festa", quando se recebia não só as gentes, mas as notícias trazidas por essas gentes ou de mesmo as impressas que vinham de Fortaleza, aportados no vagão da chefia do Trem, nos jornais *O Povo* (vespertino) e *Unitário* (matutino).

Eis três (de umas tantas) passagens "passageiras" daquele Trem de recordação e memória citadas no livro *QUASE.*

Que não só um mapa físico de gente.

Bairro? Ipueiras tinha, sim. Estavam e estão lá hoje quase paisagem integrada à cidade, tais como O Vamos-Ver e A Estação.

A Estação com a gare da agora tão desassistida estrada de ferro - a Rede Viação Cearense (RVC) que era o quase exclusivo módulo de levar, de Fortaleza a Ipueiras, em cada férias escolares, a estudantada que ia oxigenar fantasia em suas raízes.

E Ipueiras tinha uma multiplicidade de distritos com suas vilas, como você leu no relato feito pelo padre Correia quanto à dimensão de sua paroquia.

A visão do padre vigário

Para o padre-vigário do meu tempo, a vida e o divertimento da cidade consistia quase exclusivamente nas festas religiosas. "Às vezes, apareciam uns cinemas ambulantes, uns circos de palhaços ou companhias de mágicos [p.s. o padre talvez sem querer a lembrar de seu Ramon, que depois foi trabalhar no restaurante do Ideal Clube, em Fortaleza, e suas filhas mais que bonitas, distinção à Liroca, a Noa, a Loana - a que se ofertava em magia de ilusionismo a cabeça no prato como João Batista de Salomé]. Estar presente à estação ferroviária para assistir à chegada e saída dos trens de passageiros era distração importante para os habitantes, tanto que se chegava a ponto de fechar o comércio. Dançava-se regularmente, de vez que com algumas festas tradicionais, como a do dia oito de dezembro e a do Chitão, em julho. Havia o costume louvável de nada de profano aparecer no do Carnaval".

Capítulo V

Praça da Estação

Começando pelo que hoje pode até se chamar de bairro da Estação, onde o Trem chegava, parava e ia em frente.

Lá tinha o Pompeu, com uma que era local de encontro da chamada "gente de primeira" – os que pertenciam à sociedade ipueirenses – como ele. Filho do seu Esmeraldo, Pompeu gostava de zoada, mas sem querer demonstrar valentia, só sendo zoadento mesmo. Ele tinha a Sinhá, que era professora na Escola Rural. E tinha o Cláudio, que se exercitava sagaz, organizado e matreiro, e que chegou a coletor. E tinha o Silvestre.

O chefe local da estrada de ferro, seu Gerardo. "Seu Gerardo da Estação". E suas filhas que, de belezas, de chamar a atenção quando na Avenida. Na Praça da Estação havia também a outra figura, que era o Saldanha. Ele, Moreira, parente de minha mãe. Filho da tia Mariquinha. E entre os muitos filhos dele, o Jonas e o Genésio, que foi ser dentista. Saldanha gostava de trabalhar com flandagem. Fazia lamparina. Aprestava-se a consertar tudo que fosse engenhoca ou com cara de mecânica. Consertava coisas e apetrechos de metais, especialmente. Na descida do morro, acessando para a ponte que ligava o núcleo da cidade com a Estação, ficava seu Antônio Valério. Seus filhos. E sua bodega. Ou seria seu Zé Venuto, que com que também filhos e mercearia? Qual mesmo dos dois era barbeiro? Ou o barbeiro sendo o Antônio Venâncio?

Se o Trem me levou de Ipueiras, é no cada recordar da Estação, com suas chegadas do "Horário" (era assim que a gente chamava o Trem, que dificilmente estava de mesmo na hora), da movimentação dos caminhões, com suas cargas para os armazéns de "exportação" para Fortaleza e Sobral. E aqui, neste capítulo XV do QUASE, mais demoradamente, da simbologia do Trem e da Estação.

Dos Ritos de Passagem de Adolescência a Adulto

- Como se Despedir de Ipueiras? -

It's all come back to me now.

(como na canção de Celine Dion).

Eu não tive só infância em Ipueiras.

Tive também pedaços – saborosos pedaços – retalhos de minha adolescência. Tentei, encostei o pé na soleira do tempo, como bode resistindo a entrar na água fria, mas fui levado. O tempo, queira a gente ou não, para todos passa.

Fechada a porta do colégio, entreaberta a janela do profissional do jornal, o que deixei encerrado lá em casa e em Ipueiras?

Onde se tem o umbigo enterrado se corta, se estica, mas aquele invisível cordão o mantém a esse onde conectado.

Alguns dos figurantes aqui são de quando menino. Uns cresceram comigo. Outros encontrei já crescidos. De todos, em todos, o mesmo adubo de saudade plantado no desde a primeira partida; regado em cada férias gozada; e sempre deliciosamente sorvendo como leite mungido tirado no curral do quintal de casa a beber ainda na cuia saído do úbere morno da vaca da lembrança e da saudade. E porque lembrança e saudade de adolescente, elas havendo – fantasias.

Quando se é menino, põe-se o pé sobre uma risca no chão a simbolizar a afronta à mãe de quem, desafiante no hoje da violência, prematura ou em treinamento. Acabou-se? Não. Piso na risca do pé da lembrança, forçando-a ao acordar encrespada, querendo me golpear. E é talvez buscar dor o de catar num tempo que talvez nem tenha havido como estando pensado, mas que, porque estando hoje assim pensado que tendo existido que então existe.

Capítulo V

A cidade da lembrança são os seus moradores.

*

Estou me despedindo senão deles, despedindo-se deles como meus contemporâneos. Dos mais próximos senão os mais frequentes – neles representando toda Ipueiras a um só tempo de minha infância e de minha adolescência.

As famílias dos contemporâneos.

E nelas por adesismo do tempo comum, também estando a Graça do Simão e da Mimosinha – que mais tarde do Idalmir. O José do Ribamar Paiva do sítio na serra, o Corrente, e suas bonitas irmãs Mary e Rosa Mourão Paiva. A Leda do seu Edmundo e dona Edith. A Glaucira do Delmiro e dona Augusta. Está lá o Charito da caçula Luzinê. A Edilma chegando com sua farda de saia vermelho coral, com barra em fita branca do internato de Ipu. A Lucimeire Moreira, prima com quem convivência que as férias afastando. O Amédio do seu Baier. O Antônio Cardoso. A Alaíde da dona Brígida, naquele Ontem, e que, no tempo que vindo, do Zé Hélio. As irmãs Ivone e Nina do seu Bileau Holanda. A Socorro – Corrinha, que em ainda menina fantasiou com o Kelson tentativa de escapada, pela estrada afora que nem levava até lá onde queriam ir.

*

Ipueiras teve de um tudo durante todo esse tempo. Fechado o *gap* de 1955 a 1956, voltava a ela a cada férias de início e de meio de ano, a cada feriado mais prolongado como eram então a semana da pátria, a semana santa, e ainda que muito curto, uma ida às fogueiras e folguedos de São João, o "Chitão".

Ipueiras tinha dos que ficavam lá e dos que retornavam na escala de graduação dos estudos. E de onde escolher poder fazer férias – se nas casas das cidades vizinhas, como da tia Adegundes, em Crateús,

sob a brejeirice de Ricardina, irmã da Anamaria; se nos sítios ao redor e voltando da ladeira da Mina na Ibiapaba; nos Capuchus; no Cajueiro; nos arredores dos banhos e banhados; dos volteios onde todo mundo se conhecendo.

Então Ipueiras das festas que o padre tivera escolhido para os grandes e de que agora gozo de adolescente. A quermesse, uma disputa entre cores de estandarte da rainha, dos grupos, dos campeões como nos jogos de torneio medievais, lá distante nas Europas, nas origens remotas de ancestrais de muitos de nós.

Valia um repuxão para o que fosse, menino não mais, todavia mais danação. Da Rádio Vale do Jatobá com o José Arimatéia e o Casca, sob o olhar suspeitoso, desconfiado do Preto e do José Arteiro. Depois é que viria o Moacir. Predecessora da Vale do Jatobá em minha infância tinha sido o alto-falante alçado ao teto na esquina que dando para a Avenida - o *passeio* onde adolescentes e moços faziam *footing*, a Rádio Amplificadora Democrática do Simão Matos, tendo o Tibúrcio como locutor. Na Vale do Jatobá, imitávamos novelas das rádios do sul, estilo e roteiro de Jerônimo Herói do Sertão. Com até concurso para ressaltar as eleitas dos querer da gente - de que em resultado de votação, a Fátima do seu Tim quase receberia a faixa da única vez em que Ipueiras teve miss. Mas apesar da cabala, ela não foi eleita, não. Segundo a irmã dela, a Carminha, contou, anos depois, a Fátima andou depressa demais na passarela, e a Ivone do seu Bileau é que ficou com a coroa e o cetro.

*

Sem debate, o que valendo o politicar? Da Vale do Jatobá ainda o debate, com o vigário padre Belarmino Ferreira Lopes, em noção ao nível de catecismo, sobre o darwinismo e a evolução. - Então, sua explicitação fechando qualquer pós-argumento, que se o homem descendente do macaco, ele não.

Capítulo V

*

Ipueiras condenada a ficar na memória como sendo onde estando. Quatro lagoas que olhando lá de cima do morro do Cristo Redentor, se não tivesse nenhuma casa, seria a nítida silhueta de um chapadão de barro de louça. Uma lagoa na Estação. Uma lagoa nas Carnaúbas. Uma lagoa onde ainda é hoje o Açude do padrinho Solon. Lagoas distantes umas das outras, mas que no inverno do passado tinham estado fazendo – ao filete que fosse de que as juntando – sendo uma.

Dos carnaubais, derrubaram quase todos. O obelisco que enfeitava o marco da Avenida desde 1933, no cinquentenário de quando prefeito José Bento Fontenele, caiu em nome do quê? Da modernidade? Não é só lá não, mas parece bicho carpinteiro em todo Brasil, estão sempre mexendo onde não devendo as verbas públicas.

Ipueiras também das disputas de terras, representando o poder - como aquela família que quase se acabou para vingar um pé de oiticica.

Ipueiras dos costumes e dos brinquedos. A toda armada e toda ritualizada fuga da moça para casar. O espantar - adivinha quem sendo? - da "alma penada" amortalhada de branco, vagabundeando em penitência pelas estradas, e quando vendo um passante abrindo os braços. Apolônio se cumprindo na desobriga do pecado que não cometeu, pois o padre resistiu fazer seu casamento com a irmã, mesmo como e apesar de por igual estar na Bíblia, lamuriava-se ele.

Ipueiras do passado. Tão grande Ipueiras que quase não tendo tamanho.

Não tem por acomodar tudo em balaios separados. A lembrança os traz em montão ajuntado em épocas, fases, instantes. Mesmo os de ontem no hoje os repetindo. Como se fossem um só de uma

mesma dimensionalidade do real. Maldição do esconjurar o que bom e do que penalização dos que ficaram no passado como "The Visit" (1964), com Ingrid Bergman e Anthony Quinn.

Ipueiras dos primeiros namoros. Dos primeiros enfrentamentos. E dos derradeiros no aceno de despedida ao que o passado chama, acusa, e condena, e faz espiar culpas porque não mais, por moeda alguma do que se transmudando, deixado de ser feito. Do sonhado, porque sonhado. E do tentado, porque tentado. Negação do que nunca ao se querer não se tendo feito. Ipueiras uma porta com senha que se abria às férias a cada instante. Mas que passada aquela época, o daquele tempo ou mudou a senha do "abre-te", ou você por condenação dos deuses no jogo do que faz um dia, no saltar do sono, de adolescente em adulto, foi condenado a não ter mais de volta– a qualquer que sendo o custo. Nem mesmo o que mitológico– de a alma vendendo. E a senha de nenhum outro serve, não se empresta. Não se valida à exclusividade única de cada vida. Ela ainda existe. Mas está lá de donde só tendo acesso a lembrança, a memória, a saudade.

*

E como trombas d'água de cheia de rio, descendo cabeceira, a gente foi sendo escoado para outras bacias. Se já estava o Chico. Se o Marcos foi chegando. Se o Raimundo arribando. O Zé Rubens trazido para Fortaleza. O Edvaldo já não estava lá em casa, mas também ainda não havia chegado à Conceição – Antônia, do seu Raul Catunda.

*

O mundo fica grande, não muito dificilmente pequeno. Ora próximo, ora distante. E assim que penso que deve ser uma conversa entre dois amigos ou dois irmãos que há muito não se encontram.

Capítulo V

Será melhor rever, reencontrar ou deixar como estava, como era, como se pensa que foi. Lembrança e memória da última vez. Colocar toda essa gente passeando na Avenida que está a ser demolida, desmontada como o desmanchar e o reconstruir num mesmo local em que parecem perdas de endereços futuros.

O importante nessas estórias todas é que não sentimos que o tempo passou muito. É bom que sintamos não envelhecer. Os endereços não se mantêm a não ser na memória. As pessoas entram em decadência. Outras as suas realidades.

O trem deixou de parar, para mim, em Miraíma. Não mais vi nele a moçoila de Ipueiras com um lençol colorido protegendo os *bobs* nos cabelos louros dela. Nem vi mais a mocinha de Itapipoca de olhos gulosos presos à janela do vagão, na seca de 1958. A estudantada de Ipueiras parou o embate com os de Nova Russas. Evanildo Evangelista. José Santana e seu irmão Toinho. Joel Martins e seu irmão Carlos Alberto. O Beto Carlos. E no que fosse a se disputar em festa, se eles ganhavam com Evangelista e a Fátima do seu Tim, perdiam com a Mary Lúcia, irmã da Socorro, filha Zé Chagas. E com os de Ipu –Humbertinho Gomes irmão do Gomes Farias. O Fanico. O José César.

*

Fim das férias. Baixou o pano do tempo que me foi dado. Sou outro? Como lembrando a cena em que Ingrid Bergman marcou tempo e encontro com Humphrey Bogart em *Casablanca*, na estação da vida, a gente fica esperando até o último momento. Quando o trem parte e o que se espera não chega, é que quem por a gente espera ou sendo esperado tendo saído do local combinado para o encontro chamado Destino individual. E, então, quem esperado chegando depois do trem ter partido. Para nunca mais.

Acho que desse amálgama vai ser o começo de uma bela amizade para toda a eternidade.

*

Sentimentos cavalgando esperanças e eu no mundo só, mais uma vez.

Minha adolescência se despediu de Ipueiras como talvez já tivesse antes se despedido minha infância. Sem que nesse rito de passagem o eu me tornar adulto houvesse o motor da luz já desligado, noite enluarada, o violão do Ontara pudesse solar ou acompanhar o canto da saudade de quem se despede não querendo partir para um de um onde não há retorno.

Uma seresta, uma serenata que as ruas solitárias e aclaradas apenas pelos prateados. No nunca mais. E nunca mais o trem - com seu apito fumegante, seu ribocar rodas contra trilhos, como numa luta de morte, trouxesse de volta o meu eu das serenatas sonhadas.

Capítulo VI

Figura 34 - Estação de Ipueiras

Capítulo VI

Show de Luiz Gonzaga em Ipueiras, versão de Tadeu Fontenele

Por Tadeu Fontenele

Com a devida permissão de Zequinha, que é meu irmão José Bento Neto, por ele ser, juntamente com o Luís Gonzaga, o Rei do Baião, protagonista do evento, quero relembrar, e nisso minha memória em nada foi deletada, aquele grande acontecimento que tive a felicidade de participar nos meus quase 14 anos de idade. Foi em 1966. Cenário: Praça da Estação, em Ipueiras-CE.

Uma tarde de domingo, por volta das 14 horas, depois da abordagem do Zequinha e convicto da venda dos 5 livros, Luís Gonzaga sobe ao banco de madeira, improvisado como palco, coloca a sanfona, dá umas mexidas no fole, olha com aquele olhar de Rei toda a multidão e comenta alto para um dos seus acompanhantes: *- Toim, tu já notou que aqui de NÊGO só eu e tu?*

Em seguida, fez referências a Delmiro Gouveia, dizendo que o grande empreendedor do Nordeste teria nascido na nossa região entre Ipu e Ipueiras. E aí, silêncio total. O Rei começava a cantar. *"Peguei o trem em Teresina pra São Luís do Maranhão, atravessei o Parnaíba, ai ai que dor no coração...comendo lenha, soltando brasa, tanto queima como atrasa..."* essas e outras músicas iam sendo cantadas acompanhadas de emoção, respeito e delírio da plateia.

E aí tive a ideia: vou lá em casa buscar a Dona Ineizita, minha mãe, para ela ver o show.

Peguei a bicicleta pedalando à toda, desci o Alto da Estação voando e cheguei gritando em casa: - Mamãe, o Luís Gonzaga está

cantando lá na Estação. – Vamos lá, monte na garupa da bicicleta. Ela montou e fizemos o caminho de volta. Quando chegamos no pé do Alto, para desilusão nossa, a Rural Willys vinha descendo. Mamãe, pelo menos, viu o Rei do Baião dentro do carro. O show terminara. O trem também partira, com Zequinha, Miraugusta e Dalvinha mais uma vez voltando para Novas Russas.

Agora o Zequinha pode contar a 2ª. parte da história, quando ele, naquela mesma tarde, tendo chegado em Nova Russas, de trem, teve tempo ainda de recepcionar o Rei, que, por ter feito o percurso entre Ipueiras e aquela cidade, de carro, o trajeto foi mais demorado.

Abraços do Tadeu Fontenele

Capítulo VII

Figura 14 - Estação Ipueiras

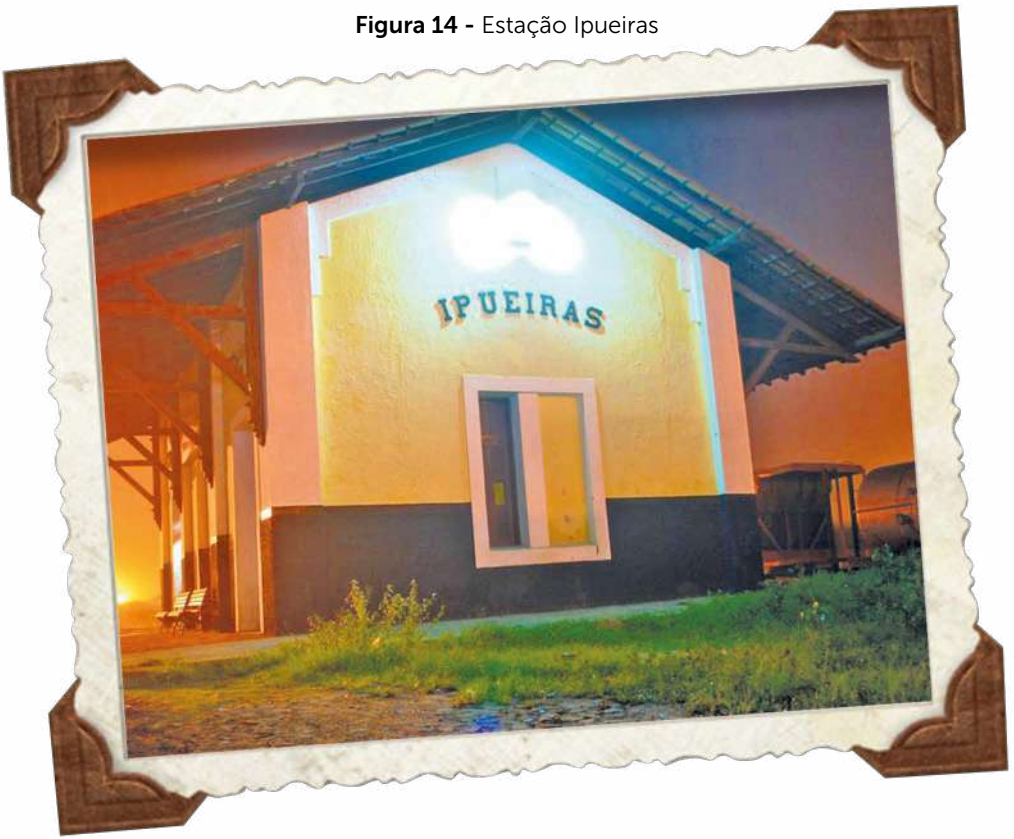


Foto: Paulo Aragão

Capítulo VII

O Tempo do Trem em Ipueiras

Bérgson Frota Catunda *(In memoriam)*

Escritor, contista e cronista, formado em Direito.

Circundando montes e cruzando pontes, cuja água abaixo, vindo de várias fontes, inundava os diversos rios, o trem corria, rasgando as verdes matas, quando era inverno. No verão, era a caatinga que pintava o quadro amarronzado, e verde, as carnaúbas uma e outra, feito pequenos pontos lá longe a parecerem alto oásis, alentando a esperança dos que no trem fitavam a aridez temporária no sertão.

Dentro, em contínuo sacolejar, os passageiros faziam uma viagem que durava um dia. Vindo de Crateús, o trem chegava à Ipueiras entre quatro às cinco da manhã. No bairro da Estação, vendedoras de café, bolos, batatas, doces, pamonhas, tapiocas não faltando para esquentar a velha cachaça. No trem se ouvia músicas de rádios portáteis ou gravadores. Dormia-se, almoçava-se e enfim muito se conversava.

Toda viagem era uma rápida expedição a cada cidade, que por já possuir linha férrea era ponto de parada e vista. Depois de riscar feito uma centopeia mecânica num constante andar barulhento, tanta terra e cidades, entrava em Fortaleza, no amarelado sol das cinco.

Começávamos do trem a divisar longe os arranha-céus. Primeiro o enorme exército de carnaúbas de ambos os lados e finalmente, já com o anoitecer, chegava-se à Estação Ferroviária.

Pedaços de lembranças, narrativas ricas de uma época que não volta mais.

Assim foi o tempo do trem em Ipueiras, tempo este que deixou saudades.

Bérgson Frota
Publicado no jornal O Povo em 12.06.2010

Figura 15 - Estação Ipueiras

Fonte: Arquivo José Capelo

Capítulo VIII

Figura 30 - Estação de Ipueiras

Capítulo VIII

Gerardo Mello Mourão e o Trem

José Luís Lira
Advogado e professor titular do Curso de Direito da Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA). Professor Habilitado em Pedagogia Especial pela Universidade Federal Vale do Acaraú – UVA

Em meu livro "A saga de Gerardo: um Mello Mourão", a biografia de um dos mais ilustres cidadãos cearenses e, seguramente, o mais ilustre ipueirense de todos os tempos, relembro que Gerardo afirmou que "viveu em Ipueiras e naquela região" ou "País dos Mourões", até os oito anos de idade, quando foi mandado para Ipiabas, Valença, no Rio de Janeiro. Mas não viajou da primeira vez. Não queria deixar sua terra. Diz ele que escapou da viagem, "escondido debaixo de uma moita de mofumbo, na beira do rio, e ficou esperando ver o trem passar".

Leitor desde cedo, Gerardo viu num almanaque que ninguém poderia ser preso dentro de Igreja. Então, seu segundo esconderijo foi a Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição, onde um primo seu o batizara anos atrás. Quando ouviu o apito do trem, o menino de calças-curtas correu para a Igreja. Ali estaria seguro. Contudo, seu avô, Cap. José Ribeiro, que o poeta lembrava ser "uma das memórias mais enternecidas da minha infância, um gigante, bravo e, ao mesmo tempo, uma doce figura", entrou na igreja à sua procura.

Ele o pegou, abraçou e beijou ternamente, coisa rara num nordestino daquela cepa, e disse: "Meu filho, venha comigo. Você vai e eu prometo que depois vou buscar você"... "As lágrimas escorriam pelo rosto dele e aquela cena me impressionou, porque eu nunca o tinha visto naquele estado. Diante de tal manifestação, cedi e acreditei que ir para o Rio, estudar e ser padre era o meu destino", afirma ele.

Numa das idas e vindas da Nigéria ao Rio, na década de 1960, o então adido cultural do Brasil em Lagos (África), Antônio Olinto, encontrou seu dileto amigo Manuel Bandeira. Abraçando-o, Olinto exclamou: "Poeta!", a resposta foi imediata: "Poeta, poeta é Dante!".

Talvez o sonho de todo poeta seja ser comparado à genialidade de Dante, com sua Divina Comédia, ou do autor de Os Lusíadas, Luís de Camões. É voz corrente no meio literário que ambos alcançaram a perfeição poética.

Nos anos 1930, numa Praça de Buenos Aires, os jovens poetas Efraim Tomás Bó, Godofredo Iommi, Raul Young (argentinos), Abdias Nascimento e Gerardo Mello Mourão (brasileiros), fundaram a *Santa Hermandad de la Orquídea*. Amantes da música e da aventura de descobrir o mundo, os poetas queimaram tudo o que haviam escrito até então e a irmandade tinha um único lema: "Ou Dante ou nada".

O tempo passou. Cada poeta seguiu seu caminho, mas nunca esqueceram o pacto feito. Aclamado o grande poeta do Brasil, Carlos Drummond de Andrade afirmou, em certa ocasião, "algumas pessoas pensam que sou o grande poeta do Brasil... o grande poeta do Brasil é o Gerardo Mello Mourão. E digo 'o' Gerardo, como se diz 'o' Dante".

Não só Drummond, mas a crítica especializada aclamou Mello Mourão e o aplaudiu, considerando-o novo Dante e novo Camões. Seu livro *Invenção do Mar* só tem um parente próximo: Os Lusíadas, de Luís de Camões.

Das muitas frases que guardei do imortal Antônio Olinto, grande crítico literário imortal da Academia Brasileira de Letras, por ocasião do lançamento de meu livro *A Saga de Gerardo: um Mello Mourão*, em abril de 2007, em Fortaleza, biografia que depois foi lançada com sucesso no Senado Federal, em Brasília, uma ficou em

minha memória, muitas outras ficaram no coração, em face do que o imortal disse a meu respeito e do trabalho que ousei apresentar.

Palestrando para os alunos do Curso de Letras da Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA), em Sobral, o imortal, parabenizando-nos por termos em Gerardo nosso ilustre conterrâneo, orientou-nos: quando vos disserem, poeta, respondam: poeta é Gerardo Mello Mourão, parafraseando o mestre Bandeira.

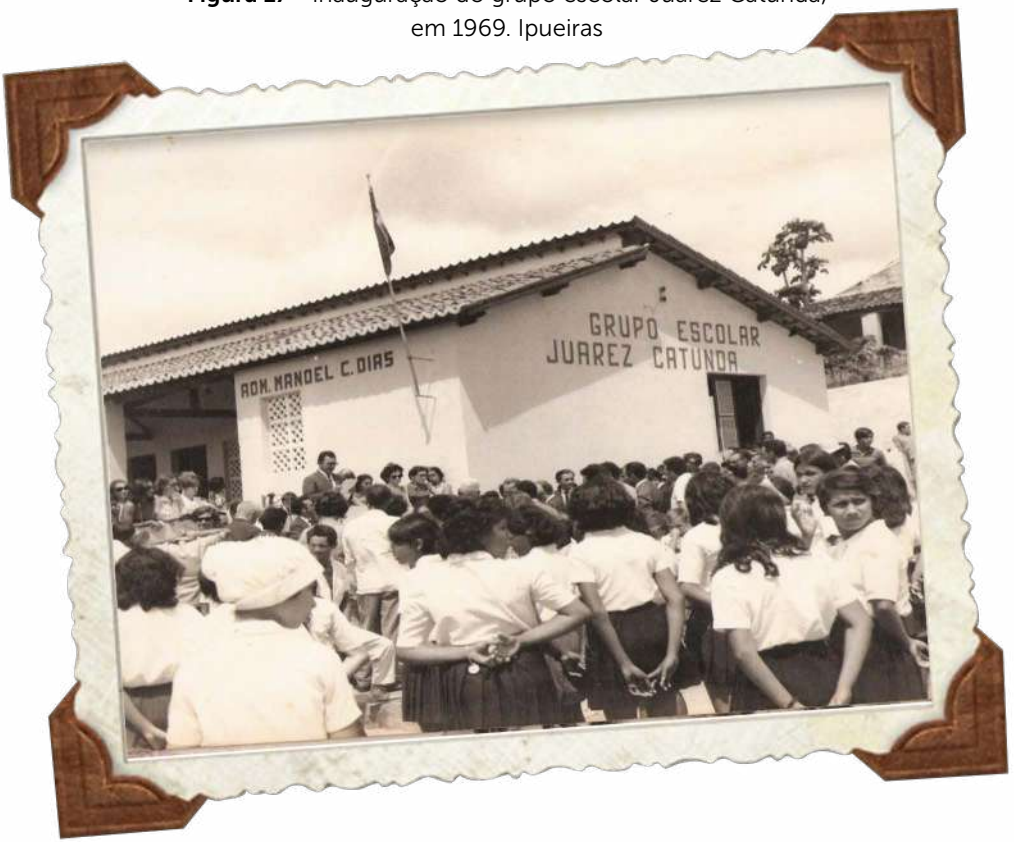
Naquele mesmo dia 27 de abril de 2007, com Antônio Olinto, fomos para Guaraciaba do Norte, jantamos, tomamos café no alpendre da casa do sítio, fizemos fogueira, tinha o toque da sanfona do meu cunhado compadre João Caboclo. Ele, Beth Almeida (sua assessora-filha), Bárbara Ayres e seu filho Henrique (filha e neto de Mello Mourão, respectivamente), compunham a comitiva.

Dia seguinte, iríamos para Fortaleza, mas Olinto e os demais membros da comitiva quiseram passar na terra do Poeta Mello Mourão, simbolicamente, a Capital do País dos Mourões. Como todo bom mineiro, apaixonado pelo trem, o autor do livro *O menino e o trem*, ao avistar a estação de trem de Ipueiras, Olinto pediu para pararmos. Fomos à estação e Antônio Olinto, emocionado, disse: "Ipueiras, aqui nasceu a poesia", numa prova de que Mello Mourão conseguiu o que pactuou com os colegas, tornou-se Dante e, naquela estação de onde um dia saiu com lágrimas nos olhos, parecia se eternizar simbolicamente.

Naquela estação solitária, com a memória de tantos antepassados, parecemos esperar aquele trem que passou e não volta mais, mas, sabemos, ali "nasceu a poesia" de Gerardo Mello Mourão, eleito pela Guilda Órfica, secular irmandade internacional de poetas, o maior poeta do século XX.

Capítulo IX

Figura 17 - Inauguração do grupo escolar Juarez Catunda, em 1969. Ipueiras



Fonte: Arquivo Memorial Frota Neto.

Capítulo IX

A Escola Juarez Catunda

Escola de Educação Infantil e Ensino Fundamental Juarez Catunda
Rua Manoel Moreira Matos, 61
Bairro Estação – Ipueiras-CE
CNPJ. 03.207.520/0001-68

Figura 16 - Brasão da Escola

JUAREZ POMPEU DE SOUSA CATUNDA - Os Pompeu e Sousa e os Catunda são originários do município de Santa Quitéria, no Ceará. São descendentes do "Capitão de milícias" Thomaz Aquino de Sousa (1778), pai de Antônio Pompeu de Sousa Catunda (1814). Inclusive, atribui-se a este, a iniciativa de acrescentar o nome Catunda ao seu sobrenome, coisa comum na época, visto que o registro civil no Brasil foi instituído, de fato, somente a partir do ano de 1875, ainda no período Brasil Império. Thomaz de Aquino, também era pai de Thomás Pompeu de Sousa Brasil (1818), Senador do Império.

Juarez Pompeu de Sousa Catunda nasceu no dia 23 de fevereiro de 1893, na Rua 15 de novembro, na casa de seus pais, na Villa de Ipueiras, comarca de Ipu, conforme informações contidas no Livro 01, termo 08, páginas 156 do Cartório Bento Filho, da cidade de Ipueiras.

Filho de José Pompeu de Sousa Catunda (Tenente-Coronel da Guarda Nacional) e Maria Martins de Sousa Catunda. Tendo como

seus avós paternos Luduvico Praxedes Pompeu de Sousa Catunda (Capitão da Guarda Nacional) e Rachel Sátiro Catunda e avós maternos Raimundo de Souza Martins e Thereza de Sousa Martins.

Seu padrinho de batismo foi o industrial Antônio Pinto de Nogueira Accioly e sua esposa Maria Thereza Accioly.

Na tarde do dia 16 de abril de 1918, casou-se com Francisca Moreira Catunda, professora primária e dona de casa, filha de Manoel Guilhermino Rodrigues Moreira e Izabel Vieira da Silva Moreira, sendo seu sogro o Primeiro tabelião do Cartório do Registro Civil de Ipueiras.

Juarez Catunda foi comerciante, mecânico, agrimensor, dono da primeira farmácia de Ipueiras, mais tarde em 1926, ele vendeu a farmácia para o Sr. Idálio Frota; foi também coletor estadual - cargo que ocupou por 35 anos -, delegado de polícia e chefe político do antigo partido PSD, chegando a ser Prefeito de Ipueiras (de 1935 a 1936).

Ele e Francisca foram pais de quatro filhos: Olavo Catunda (integrou a Força Expedicionária Brasileira – FEB – ex-combatente na segunda guerra mundial, foi vereador e interventor nomeado em Ipueiras em 1947), Austregésilo Moreira Catunda (general do exército), Francisco das Chagas Catunda (médico dono da Clínica Santa Lúcia) e Hermengarda Moreira Catunda (professora) todos já falecidos.

Juarez foi um autodidata, entendia de mecânica e eletricidade, chegou a montar uma fábrica de gaiolas, e a sua morte foi ocasionada por um trágico acidente com uma máquina em sua oficina na atual Rua Coronel Antônio Eufrasino no dia 11 de agosto de 1965.

Deixou 11 netos

Filhos, noras, genros e netos.

1- Olavo Moreira Catunda, casado com Marfisa Frota Catunda: filhos: Ítalo, Edilson, Ítala, Edna, Juarez Neto e Tatiane Cristina.

2- Austregésilo Moreira Catunda - casado com Carmem Lídia Aparecida Catunda: Filhos: Juarez Moreira Catunda e Rosangela Maria Catunda

3- Francisco das Chagas Moreira Catunda - separado: Filhos: Jeferson, Andersone Robson.

4- Hermengarda Moreira Catunda - Tuquinha - solteira.

Figura 17 - Inauguração do grupo escolar Juarez Catunda, em 1969. Ipueiras

Fonte: Arquivo Memorial Frota Neto.

Capítulo IX

História da Escola Juarez Catunda

Por Ronaldo Moreira

Inicialmente, a "escola da estação" funcionava em um armazém do Senhor Pedro Aragão. Era apenas um salão com dois birôs, duas lousas e duas professoras, e tinha o nome de Escola Isolada da Estação. As professoras eram Conceição de Maria Catunda Pinho (D. Bebé).

Na época (1968), as condições de funcionamento eram muito precárias, tudo era muito sujo, o armazém vivia sendo invadido e levavam o pouco que tinha lá dentro. Já em 1969, foi inaugurada a escola Juarez Catunda (como era chamada na época) pelo então prefeito Manoel Cavalcante Dias. Os primeiros funcionários dessa escola foram cedidos da Secretaria de Educação do Estado. Tinha como professora responsável a senhora Conceição de Maria Catunda Pinho (D. Bebé, 1969 a 1977), que era funcionária na época da Secretaria de Educação do Estado, professoras em sala de aula, Genir Pontes Martins, Maria Sabóia de Medeiros, Tereza Helena, Helodi Nunes de Medeiros, Maria Enedina da Silva. Com a saída da professora Conceição de Maria para assumir sua função no Estado, a professora Maria Sabóia de Medeiros assumiu a função diretiva da escola, (permaneceu no cargo de 1977 a 1997), trabalhando 40 horas semanais (sem ser remunerada). Após adoecer, saiu da função.

Segundo Maria Sabóia de Medeiros, as condições de trabalho eram muito difíceis, as carteiras viviam quebradas, a merenda escolar não era de boa qualidade e a remuneração do profissional também era pouquíssima, além do baixo nível de escolaridade dos professores.

Já em 1998, o prefeito da época, Francisco Souto Vasconcelos, realizou concurso público e vieram novos funcionários, entre eles Maria do Socorro Martins, que chegou a assumir a direção da escola de 1998 a 2003. Já no mesmo ano, Ronaldo Moreira Andrade foi designado diretor desta unidade escolar, até os dias atuais, sendo que no mandato de Senhor Francisco Souto Vasconcelos desenvolvia esta função sem remuneração alguma pelo cargo.

Com a entrada do prefeito Raimundo Melo Sampaio (2005 a 2012) e uma administração séria e comprometida com o funcionário público, o diretor Ronaldo Moreira Andrade passou a receber gratificação pela função desempenhada. O fato aconteceu na primeira reunião com a nova secretária da educação (Antônia Marucia Melo Sampaio), que teve conhecimento do fato e assim reconhecendo a responsabilidade da função, determinou a tão esperada gratificação para o cargo de diretor de unidade escolar.

Primeiras professoras

Conceição de Maria Catunda Pinho (D. Bebé) nasceu em 15 de dezembro de 1945. Filha de Raimundo Catunda Farias e Maria Conceição de Farias, casada com Alberi Francisco de Pinho, com que teve cinco filhos, exerceu o magistério por 35 anos.

Capítulo IX

Elodir Nunes Medeiros nasceu em 13 de dezembro de 1945. Filha de Antonio Vieira da Silva e Aldenora Nunes da Silva, casada com Gonçalo de Sousa Medeiros (*in memoriam*), com quem teve três filhos e três netos, exerceu o magistério por 25 anos.

Maria Sabóia de Medeiros nasceu em 15 de junho de 1941. Filha de Humberto Martins Mota e Hilda Sabóia Mota, casada com José Bezerra de Medeiros (Zuca – *in memoriam*), com que teve três filhos e um neto. Exerceu o magistério por 20 anos.

Maria José Alves de Mesquita nasceu em 01 de agosto de 1946, filha de Raimunda Alves de Mesquita e Dionísia Alves de Mesquita. Solteira, exerceu o magistério por 30 anos.

Maria Enedina da Silva nasceu em 28 de novembro de 1943. Filha de filha de Antônio Vieira da Silva e Aldenora Nunes da Silva, solteira, exerceu o magistério por 25 anos.

Capítulo IX

Raimunda Pontes de Sousa nasceu em 02 de outubro de 1952. Filha de Antônio Pontes Martins e Gonçala Ribeiro Pontes, casada com José Luís de Sousa, com quem tem quatro filhos e uma neta, exerceu o magistério por 32 anos.

QUADRO FUNCIONAL – 2019

01	Ana Paula Gaspar de Sousa	Diretora
02	Antônia Silvana e Silva	Professora
03	Antônio Pasceli Catunda Farias	Aux. Serv. Gerais
04	Benedita Ferreira	Professora
05	Patriciane da Costa Alves	Professora
06	Francisco Arnóbio R. de Souza	Vigia
07	Manoel Messias Lira	Professor
08	Gonçala Maria Alves da Silva	Professora
09	Gonçalo Rodrigues de Sousa	Aux. Serv. Gerais
10	Jeovane Monte de Sousa	Vigia
11	José Ferreira	Orientador Ped.
12	Maria de Fátima Ribeiro Gomes	Merendeira
13	Maria Jacilene Alves de Araújo	Inspetora
14	Maria Elisanete Oliveira Braga	Professora
15	Maria Oneide de Sousa Marinho	Merendeira
16	Manoel Messias Lira	Professora
17	Regina Lúcia Miranda Lima	Aux. Serv. Gerais
18	Sandra Maria Soares Araújo	Merendeira
19	Solange Pereira da Silva	Aux. Serv. Gerais
20	Teresinha da Silva Barros Linhares	Professora
21	Maria Aldenisa da Costa	Professora

QUADRO DE DIRETORES

Ordem	Período	Diretor (A)
01	1968 – 1977	Conceição de Maria Catunda Pinho
02	1977 – 1997	Maria Sabóia de Medeiros
03	1998 – 2003	Maria do Socorro Martins
04	2004 - 2016	Ronaldo Moreira Andrade
05	2017- Atualmente	Ana Paula Gaspar de Sousa

Capítulo X

Figura 18 - Casa de agente da RVC/RFFSA de Ipueiras

Capítulo X

A Estação em imagens

Figura 19 - Estação de Ipueiras

Figura 20 - Estação de Ipueiras (1948)

Figura 21 - Estação de Ipueiras

Figura 22 - Estação de Ipueiras

Figura 23 - Estação de Ipueiras

Figura 24 - mapa da Rede de Viação Cearense

Figura 25 - substituição de pontilhão metálico por estrutura fixa em concreto no quilômetro 355 (entre Fortaleza e Ipueiras), janeiro de 1985

Figura 26 - substituição de pontilhão metálico por estrutura fixa em concreto no quilômetro 355 (entre Fortaleza e Ipueiras), janeiro de 1985

Figura 27 - substituição de pontilhão metálico por estrutura fixa em concreto no quilômetro 355 (entre Fortaleza e Ipueiras), janeiro de 1985

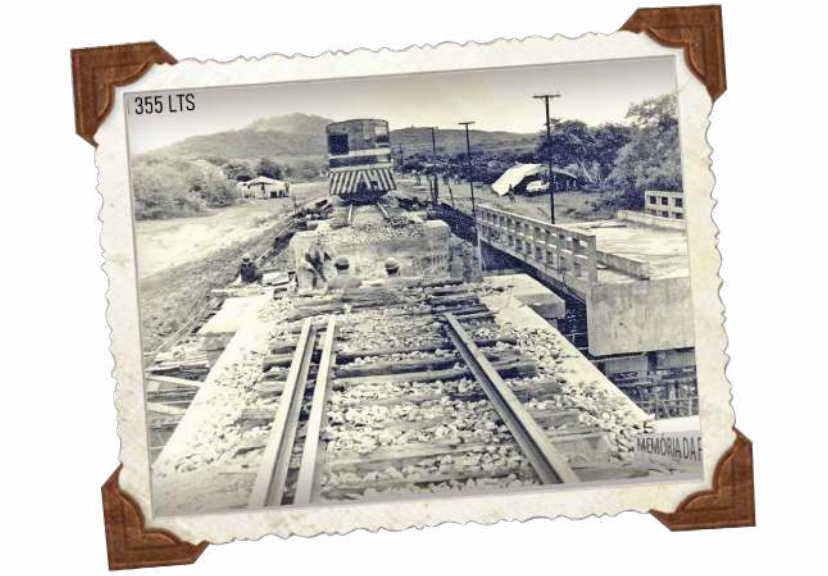


Figura 28 - substituição de pontilhão metálico por estrutura fixa em concreto no quilômetro 355 (entre Fortaleza e Ipueiras), janeiro de 1985

Figura 29 - Estação de Ipueiras

Figura 30 - Estação de Ipueiras

Figura 31 - pátio da Estação de Ipueiras

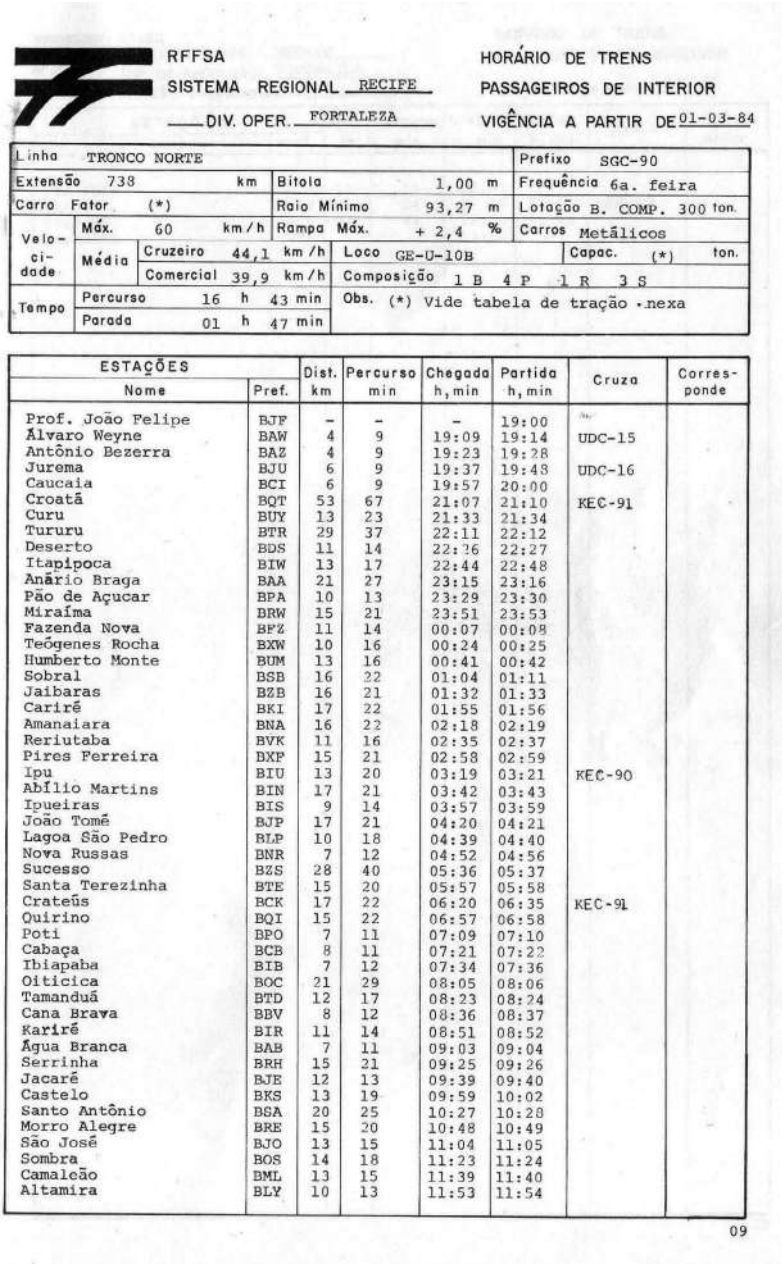
Figura 32 - a estação era ponto de encontro e o coração da cidade de Ipueiras

Figura 33 - Estação de Ipueiras

Figura 34 - Estação de Ipueiras

Figura 35 - Estação de Ipueiras

Figura 36 - Horário dos trens da RVC



RFFSA
SISTEMA REGIONAL RECIFE
DIV. OPER. FORTALEZA

HORÁRIO DE TRENS
PASSAGEIROS DE INTERIOR
VIGÊNCIA A PARTIR DE 01-03-84

Linha	TRONCO NORTE					Prefixo	SGC-90
Extensão	738 km			Bitola	1,00 m	Frequência	6a. feira
Carro Fator	(*)			Raio Mínimo	93,27 m	Lotação	B. COMP. 300 ton.
Velocidade	Máx.	60 km/h		Rampa Máx.	+ 2,4 %	Carros	Metálicos
	Média	Cruzeiro	44,1 km/h	Loco	GE-U-10B	Capac. (*)	ton.
		Comercial	39,9 km/h	Composição	1 B 4 P 1 R 3 S		
Tempo	Percurso	16 h 43 min		Obs.	(*) Vide tabela de tração anexa		
	Parada	01 h 47 min					

ESTAÇÕES Nome	Pref.	Dist. km	Percurso min	Chegada h, min	Partida h, min	Cruza	Corresponde
Prof. João Felipe	BJF	-	-	-	19:00		
Álvaro Weyne	BAW	4	9	19:09	19:14	UDC-15	
Antônio Bezerra	BAZ	4	9	19:23	19:28		
Jurema	BJU	6	9	19:37	19:48	UDC-16	
Caucaia	BCI	6	9	19:57	20:00		
Croatá	BQT	53	67	21:07	21:10	KEC-91	
Curu	BUY	13	23	21:33	21:34		
Tururu	BTR	29	37	22:11	22:12		
Deserto	BDS	11	14	22:26	22:27		
Itapipoca	BIW	13	17	22:44	22:48		
Anário Braga	BAA	21	27	23:15	23:16		
Pão de Açucar	BPA	10	13	23:29	23:30		
Miraíma	BRW	15	21	23:51	23:53		
Fazenda Nova	BFZ	11	14	00:07	00:08		
Teógenes Rocha	BXW	10	16	00:24	00:25		
Humberto Monte	BUM	13	16	00:41	00:42		
Sobral	BSB	16	22	01:04	01:11		
Jaibaras	BZB	16	21	01:32	01:33		
Cariré	BKI	17	22	01:55	01:56		
Amanaiara	BNA	16	22	02:18	02:19		
Reriutaba	BVK	11	16	02:35	02:37		
Pires Ferreira	BXP	15	21	02:58	02:59		
Ipu	BIU	13	20	03:19	03:21	KEC-90	
Abílio Martins	BIN	17	21	03:42	03:43		
Ipueiras	BIS	9	14	03:57	03:59		
João Tomé	BJP	17	21	04:20	04:21		
Lagoa São Pedro	BLP	10	18	04:39	04:40		
Nova Russas	BNR	7	12	04:52	04:56		
Sucesso	BZS	28	40	05:36	05:37		
Santa Terezinha	BTE	15	20	05:57	05:58		
Crateús	BCK	17	22	06:20	06:35	KEC-91	
Quirino	BQI	15	22	06:57	06:58		
Poti	BPO	7	11	07:09	07:10		
Cabaça	BCB	8	11	07:21	07:22		
Ibiapaba	BIB	7	12	07:34	07:36		
Oiticica	BOC	21	29	08:05	08:06		
Tamanduá	BTD	12	17	08:23	08:24		
Cana Brava	BBV	8	12	08:36	08:37		
Kariré	BIR	11	14	08:51	08:52		
Água Branca	BAB	7	11	09:03	09:04		
Serrinha	BRH	15	21	09:25	09:26		
Jacaré	BJE	12	13	09:39	09:40		
Castelo	BKS	13	19	09:59	10:02		
Santo Antônio	BSA	20	25	10:27	10:28		
Morro Alegre	BRE	15	20	10:48	10:49		
São José	BJO	13	15	11:04	11:05		
Sombra	BOS	14	18	11:23	11:24		
Camaleão	BML	13	15	11:39	11:40		
Altamira	BLY	10	13	11:53	11:54		

09

Figura 37 - Croqui das linhas da RVC

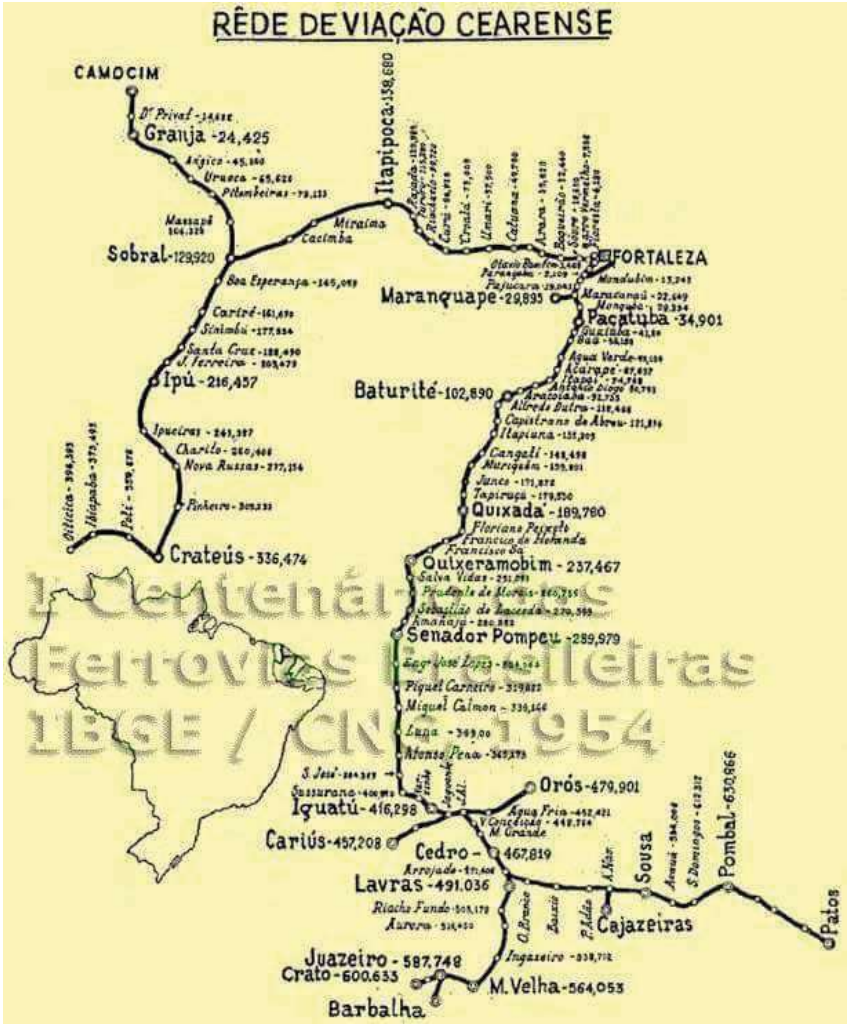


Figura 38 - Rascunho da Estrada de Ferro que cruzava o Ceará

Referências

ARAÚJO, Raimundo Alves de. FARIAS FILHO, Antônio Vitorino. **Nas trilhas do sertão:** escritos de cultura e política nos interiores do Ceará (1850-1930). Sertão Cult. Sobral-CE. 2014.

ARRUDA, Gilmar. **Cidades e sertões:** entre a história e a memória. Bauru-SP: EDUSC, 2000.

ASSIS, R. J. S. **Ferrovias de papel:** projetos de domínios territoriais no Ceará (1864-1880). 2011. 153f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Ceará, UFC. Fortaleza, 2011.

ASSIS, R. J. S.; SAMPAIO, J. L. F. Formação Territorial do Ceará: dos caminhos antigos aos projetos ferroviários. **Boletim Goiano de Geografia,** v. 32, n. 2, p. 139-157, jul./dez., 2012. Disponível em: http://www.dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4785496.pdf. Acesso em: 10 mar. 2015.

BARAT, J. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 1978.

BARROS, Antônio Iramar Miranda. FARIAS FILHO, Antônio Vitorino. **Nas trilhas do sertão:** escritos de cultura e política nos interiores do Ceará. Volume 2. Sertão Cult. Sobral- CE, 2015.

BORGES, B. G. Ferrovia e Modernidade. **Revista UFG,** n. 11 Ano XIII, dez. 2011. Disponível em: http://www.proec.ufg.br/revista_ufg/dezembro2011/arquivos_pdf/dossie_ferrovia.pdf. Acesso em: 18 fev. 2015.

BRANDÃO, Hilma Aparecida. **Memórias de um tempo perdido*:*** a Estrada de Ferro Goiás e a cidade de Ipameri, início do século XX. 2005. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Uberlândia, 2005.

BRITO. Simão Araújo de. **O Brasil e seus Lamaçais**. Projeto Gráfico. Premius Editora. 2003, Fortaleza.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. **Trem da Seca. Sertanejos, retirantes e operários (1877 – 1880)**. Coleção Outras Histórias – 32. Fortaleza: Museu

do Ceará/Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2005, p. 41.

CAPELO FILHO, José. SARMIENTO, Lídia. **Arquitetura Ferroviária no Ceará**. Edições UFC. Fortaleza, 2010.

Ferrovias. Do charme ao Pesadelo. **Revista de História da Biblioteca Nacional**. Ano 05. Nº 53, fevereiro, 2010.

FARIAS FILHO, Antônio Vitorino. **O discurso do progresso e o desejo por outra cidade:** Imposição e conflito em Ipu – CE (1894-1930) Dissertação Mestrado Acadêmico em História e Culturas. Fortaleza–CE, 2009.

FARIAS FILHO, Antônio Vitorino. **O Trem e a Cidade.** Sobral-CE: Edições UVA/Sertão Cult, 2016.

FURTADO, C. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo, Editora Nacional, 1991.

GIRÃO. Raimundo. **Evolução Histórica Cearense**. Fortaleza: BNB, ETENE, 1985.

HOBSBAWM, Eric J. **A Era do Capital 1848-1875**. 8ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

JUCÁ NETO, C. R. Primórdios da Rede Urbana Cearense. **Revista Mercator,** vol. 8, n. 16, 2009.

LIMA, C. F. **A Construção do Ceará: temas de história econômica**. Fortaleza: Instituto Albaniza Sarasate, 2012. 319p.

LIMA, Pe. Geraldo Oliveira. **Marcha da Coluna Prestes através do Ceará.** Companhia Brasileira de Artes Gráficas. Rio de Janeiro. 1970.

LIMA. Francisco de Assis Silva de. PEREIRA. José Hamilton. **Estradas de ferro no Ceará**. Fortaleza 2007.

MENEZES, Antônio Bezerra de. **Notas de viagem**. Fortaleza: Imprensa Universitária do Ceará (UFC), 1965.

MUNIZ, *Tulio* de *Souza*; PEREIRA, *José Hamilton*. **Os descaminhos de**

ferro do Brasil. *Fortaleza*: Expressão Gráfica, 2011.

OLIVEIRA. André Frota. **A Estrada de Ferro de Sobral**. Fortaleza. Expressão Gráfica e Edições Ltda. 1994.

PAIVA, Antônio Genilson Vieira. **Ipueiras. A construção da Estrada de ferro de Sobral e o crescimento urbano do Charito nos anos 1950 a 1970**. Monografia de Graduação do Curso de História pelo INTA. Sobral, 2013.

POSSAS Lídia Maria Vianna. **Mulheres, trens e trilhos:** modernidade no sertão paulista. Bauru, SP: EDUSC, 2001.

SANTOS, Carlos Augusto P. dos. **Entre o Porto e a Estação.** Cotidiano e Cultura dos Trabalhadores Urbanos de Camocim – CE. 1920 – 1970. Edições INESP. 2014.

SANTOS, Carlos Augusto P. dos. Posfácio. "As estações da história". *In:* FARIAS FILHO, Antônio Vitorino; ARAÚJO, Raimundo Alves de Araújo (Org.). **Nas trilhas do sertão:** escritos de cultura e política nos interiores do Ceará (1850-1930). 1ª ed. Sobral: Sertão Cult, 2014, v. 01.

TÁVORA. Fernandes. Artigo publicado em **Biografia de Dr. João Thomé Saboia e Silva.** 1970.

VENCOVISKY, V. P. **Sistema Ferroviário e o Uso do Território Brasileiro**, 2006. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Campinas, UNICAMP. São Paulo, 2006.

Sobre os autores

Organizadores:

Ana Paula Gaspar de Sousa

Graduada em Biologia pela Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA), pós-graduada em Gestão Escolar pela UVA e em Coordenação Escolar pela Universidade Federal do Ceará (UFC). Diretora Escolar desde 2006, leva em seu currículo dois prêmios Escola Nota 10 no Estado. Cursos de capacitação em Educação infantil e em Ensino Fundamental, Formações em informática e relacionamento interpessoal. Desde muito cedo começou a trabalhar como professora, na época sem formação para isso, porem desenvolveu seu amor pela área e buscou se especializar e seguir na carreira.

Carlos Augusto Pereira dos Santos

Professor do Curso de História da Universidade Estadual Vale do Acaraú – UVA desde 1994. Licenciado em História pela Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA) – 2015. Mestre em História Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)/Universidade, Federal do Ceará (UFC) - 2000. Doutor em História do Norte e Nordeste do Brasil pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) - 2008. Pós-doutor em Estudos Culturais pelo Programa Avançado de Cultura Contemporânea (PACC) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) – 2016.

Patrícia de Fátima Melo Rodrigues Sena

Professora Graduada em Educação Física pela Universidade Estadual Vale do Acaraú – UVA - 2012. Formada em Gestão de pequenas e médias empresas pela Universidade Estadual Vale do Acaraú - 2004 e Especialista em *Personal Trainer* pela Faculdade

Darcy Ribeiro – 2013. Pós-graduada em Gestão Escolar pela UVA. Memorialista, pesquisadora da história documental e oral; Servidora Pública do município de Ipueiras há 19 anos na Secretaria de Educação – atualmente Secretária Adjunta da Educação.

Ronaldo Moreira Andrade

Professor Graduado em Letras Português/Inglês pela Universidade Estadual Vale do Acaraú – UVA- 2003. Especialista em Língua Portuguesa pela Universidade Vale do Acaraú – UVA – 2013.

Colaboradores:

Adalgisa Mariano Melo Belém

Professora Licenciada em Pedagogia pela Universidade Vale do Acaraú – UVA – 2000. Professora Graduada em História pela Universidade Estadual Vale do Acaraú – UVA – 2012. Especialista em História do Brasil - 2016 - Bacharel em Ciências Contábeis pela Universidade Estadual Vale do Acaraú – UVA– 2005 - MBA em Administração e Gestão de Varejo pela UNINTER – 2016.

Antônio Genilson Vieira de Paiva

Professor da Rede Pública Municipal e Estadual, Graduado em História pelo Instituto Superior de Teologia Aplicada – INTA – 2013. Especialista em História do Brasil pelo Instituto de teologia Aplicada – INTA- 2015.

Antônio Frota Neto

Frota Neto é cearense de Ipueiras. Como jornalista, fez jornal (*O Estado*, *Gazeta de Notícias* e *O Povo*, em Fortaleza; *Folha de S. Paulo* e *Correio Braziliense*, em Brasília); rádio (Radio Iracema, Rádio Uirapuru, Rádio Dragão do Mar, em Fortaleza); e televisão (Tv Ceará e Tv Educativa, em Fortaleza). É professor universitário concursado e tem mestrado pela Escola de Administração de Empresas

da Fundação Getúlio Vargas (EAESP/FGV) de São Paulo. Foi comentarista econômico do jornal *Correio Braziliense*, em Brasília, e coordenador da área de economia da sucursal, também em Brasília, do jornal *Folha de S. Paulo*. Baseado em Genebra, na Suíça, foi correspondente para a Europa desses dois jornais e correspondente da *Agência de Notícias Portuguesa* (ANOP) junto à Organização das Nações Unidas (ONU). Foi Secretário de Imprensa da Presidência da República no Governo Sarney, Presidente da Radiobrás e Presidente da Fundação Centro Brasileiro de Televisão Educativa Gilson Amado (FUNTEVÊ). Depois de residir em Genebra (Suíça), em Washington DC (Estados Unidos), em Santiago do Chile, em Paris (França), em Berna (Suíça), e em Zurique, na Suíça, Frota Neto vive atualmente em Atlanta (Estados Unidos).

Bérgson Frota Catunda – *in memoriam*

Bérgson Frota (1965-2016), escritor, contista e cronista, formado em Direito (UNIFOR), Filosofia-Licenciatura (UECE) e Especialista em Metodologia do Ensino Médio e Fundamental (UVA). Foi colaborador dos jornais *O Povo* e *Diário do Nordeste*, desenvolvendo um trabalho por ele descrito como de resgate da memória cultural e produzindo artigos de relevância na época. Faleceu no dia 22 de agosto de 2016 aos 53 anos vítima de infarto.

Francisco De Assis Lima- Fury

Professor Habilitado em Pedagogia Especial pela Universidade Federal Vale do Acaraú – UVA. Especialista em Matemática e Física pela Universidade Estadual Vale do Acaraú – UVA - Servidor Público Federal / Banco do Brasil – Servidor Público do Município de Ipueiras.

José Luís Lira

Advogado e professor titular do Curso de Direito da Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA)

Pós-doutor em Direito pelo Dipartimento di Giurisprudenza dell'Universitàdegli Studi di Messina (Itália).

Luciana de Andrade Catunda

Licenciada em Geografia pela Universidade Estadual Vale do Acaraú – UVA.

Mestra em Geografia pelo Programa de Mestrado Acadêmico em Geografia – MAG/UVA.

Maria De Lourdes Aragão Catunda – Dalinha Catunda

Maria de Lourdes Aragão Catunda, conhecida como Dalinha Catunda, é escritora ipueirense, cordelista, ocupa a cadeira 25 na ABLC – Academia Brasileira de Literatura de Cordel. É membro correspondente no Rio de janeiro, da AILCA – Academia Ipuense de Letras, Ciências e artes. Como colaboradora, tem textos publicados nos principais jornais do Ceará. Na internet, faz amplo trabalho de divulgação da literatura de cordel. É declamadora e, como tal, participa de feiras e eventos literários em todo o Brasil.

Francisco Tadeu Fontenele

Administrador de empresas, graduado Universidade Estadual do Ceará, nascido em Ipueiras, filho do Tabelião Zeca Bento e da Professora Dona Ineizita Fontenele. Aposentado da Caixa Econômica Federal, atualmente desenvolve atividades em assessoria imobiliária e é Presidente da ACEA - Associação Cearense de Economiários Aposentados e Pensionistas, entidade que congrega em torno de duas mil pessoas que exerceram atividades laborais na Caixa Econômica Federal.

Este livro foi composto em fonte Adobe Garamond Pro,
impresso no formato 15 x 22 cm em off set 75 g/m^2,
com 142 páginas e em e-book formato pdf.
Impressão e acabamento: Printlaser
Dezembro de 2020.

No ano de 2013, via Ministério da Educação e Ministério da Cultura, o Governo Federal possibilitou às escolas do sistema público de ensino com atendimento à educação integral, cadastrarem, através do portal do SIMEC, projetos de cultura para o PROGRAMA MAIS CULTURA NAS ESCOLAS.

Desde então, a gestão da educação integral do município de Ipueiras passou a mobilizar os diretores das unidades escolares, bem como suas equipes, no sentido de refletir aspectos importantes de suas referidas comunidades e, com esse subsídio, elaborar um projeto cultural. Foram cadastrados, ao todo, trinta e cinco projetos.

No exercício seguinte, veio a confirmação de que oito desses projetos teriam sido aprovados. Vale ressaltar que foi o maior índice de aprovação de toda a CREDE 13. Dentre os aprovados, o projeto da Escola Juarez Catunda, que objetivava produzir um documento sobre a contribuição da ferrovia para o desenvolvimento do município de Ipueiras.

Foi um trabalho de pesquisa de muitos, unidos pelo fio condutor do interesse no registro desse marco histórico, com repercussão nos aspectos econômicos, culturais, sociais, entre outros, trazidos pelos trilhos da chamada Linha Norte.

ISBN 978-658742928-1
9 786587 429281

PREFEITURA DE Ipueiras CEARÁ
SECRETARIA ESPECIAL DA CULTURA MINISTÉRIO DO TURISMO
PÁTRIA AMADA BRASIL GOVERNO FEDERAL
1ª CIRANDA CULTURAL DE IPUEIRAS